

0 TRABALHO PORTUÁRIO EM TEMPOS DE PANDEMIA

Eraldo Aurélio Rodrigues Franzese¹

Sumário: 1. A regulação do trabalho portuário. 2. A Pandemia decorrente da Covid-19. 3. Medidas endereçadas ao setor portuário. 4. Recepção das novas regras no Porto de Santos. 5. Críticas à Lei 14.047. 6. Conclusão.

1. A regulação do trabalho portuário

O regime jurídico da exploração dos portos organizados passou por profunda modificação em 1993 quando promulgada a [Lei n. 8.630/93](#) com o auspicioso nome de Lei de Modernização dos Portos. Admitida a privatização da atividade portuária, a iniciativa privada passou a investir em equipamentos e operadores portuários constituíram, com espede no novo marco legislativo, um órgão para administrar a mão de obra do trabalho portuário denominado Órgão Gestor de Mão de Obra.

No curso de sua vigência, a [Lei 8.630/93](#) possibilitou que terminais privados movimentassem cargas de terceiros e transferiu a seleção e engajamento da mão-de-obra dos sindicatos envolvidos na atividade portuária para os operadores portuários por meio do Órgão Gestor da Mão de Obra, associação formada pelas empresas operadoras portuárias. Após vinte anos a [Lei 8.630/93](#) foi revogada pela [Lei 12.815/13](#).

O novo marco legislativo manteve o mesmo modelo econômico de exploração da atividade portuária, mas trouxe como principais inovações, sob a ótica do trabalho, os seguintes pontos: (a) exclusividade para a contratação a vínculo de emprego em favor dos trabalhadores de capatazia e bloco²; (b) proibição ao cancelamento compulsório da inscrição do trabalhador portuário junto ao OGMO, por aposentadoria por tempo de serviço³; (c) reconhecimento dos trabalhadores

1 Sócio instituidor da Franzese Advocacia e especialista em Direito do Trabalho portuário.

2 A [Lei 8.630](#) de 1993 usava o termo “prioridade” ao invés de “exclusividade”.

3 Artigo 41, § 3º - O Tribunal Superior do Trabalho, ainda sob a égide da [Lei 8.630](#) de 1993, formou firme jurisprudência de que à aposentadoria espontânea não é suficiente para ensejar a extinção do contrato de trabalho e, sendo assim, também não pode ensejar o cancelamento da inscrição no cadastro e do registro no Ogm, em razão de a norma contida no art. 7º, XXXIV, da [Constituição Federal](#) garantir a igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício e o trabalhador avulso, sendo aplicável aos avulsos os mesmos fundamentos da decisão do STF na [ADI 1770](#) e [ADI 1721](#), conforme decisão prevalente no Tribunal Pleno do TST, no julgamento da Arguição de Inconstitucionalidade n ArgInc-395400-83.2009.5.09.0322 (Rel. Min. Pedro Paulo

portuários como integrantes de categoria profissional diferenciada⁴; (d) prescrição para as ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.⁵

2. A Pandemia decorrente da Covid-19

Covid-19 é a doença infecciosa causada pelo novo coronavírus, identificado pela primeira vez em dezembro de 2019, em Wuhan, na China. O vírus se alastrou pelo mundo e em março de 2020 a Organização Mundial da Saúde emitiu declaração de reconhecimento da pandemia pelo Covid-19.

Com um número crescente de contaminação e mortes e sem uma vacina disponível no curto prazo, os países passaram a revisar atos, protocolos, procedimentos e impor diversas restrições às relações interpessoais. Foi consenso na sociedade a necessidade de adoção de medidas para prevenir e remediar o enfrentamento da doença que à época da elaboração do presente artigo já fez 153.690 mil mortos, com 5.224.637 de casos contabilizados no país.⁶

3. Medidas destinadas ao setor portuário

No Brasil positivista foram produzidas mais de cem números de normas legais para enfrentamento da pandemia⁷. Especificamente

Manus - DJe 30.11.2012), em que, conferindo interpretação conforme a Constituição Federal, assentou que, diante da disciplina do art. 27. § 3º, da [Lei n 8.630/1993](#), a aposentadoria espontânea do trabalhador avulso não acarreta o seu descredenciamento automático do Órgão Gestor de Mão de Obra.

4 Artigo 40, § 4º - Capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco, formavam categorias que sempre foram representadas por Sindicatos distintos no Porto de Santos, sendo que o reconhecimento de que integram categorias diferenciadas reconheceu a representação histórica dos trabalhadores portuários considerando suas peculiaridades.

5 Artigo 37, § 4º - O prazo para os trabalhadores portuários avulsos demandarem créditos decorrentes da relação de trabalho, enquanto inscritos nos quadros do Ogmo, é de 5 (cinco) anos e de até 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no Ogmo. Registre-se, entretanto, que a Federação Nacional dos Operadores Portuários solicitou a ineficácia da regra legal na Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5132, medida que aguarda julgamento.

6 Os dados são do levantamento do consórcio dos veículos de imprensa, formado por Estadão, G1, O Globo, Extra, Folha e UOL, e feito em conjunto com as secretarias estaduais de Saúde, disponíveis no endereço: <https://correiodoestado.com.br/cidades/brasil-tem-425-mortes-por-covid19-desde-20h-de-sabado/378337>, segundo consulta efetuada as 18:50 de 18.10.2020.

7 http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Portaria/quadro_portaria.htm

em relação à atividade portuária foi editada a [Medida Provisória 945](#)⁸, posteriormente convertida, com alterações, na [Lei Ordinária 14.047](#)⁹. A [MP 945](#) foi a iniciativa adotada com o pretexto de dispor sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da Covid-19 no âmbito do setor portuário, tratando, ainda, sobre a cessão de pátios sob administração militar.

A Medida Provisória não foi bem recebida pelos trabalhadores portuários avulsos, conforme amplamente divulgado pelos noticiários locais¹⁰, 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 a Pandemia.

A Medida Provisória proibiu o trabalho aos portuários avulsos com “idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos” e ainda aos que eram portadores de “imunodeficiência, doença respiratória ou doença preexistente crônica ou grave, tais como as cardiovasculares, respiratórias ou metabólicas”, assegurando indenização compensatória mensal no valor correspondente a 50% da média mensal de sua remuneração entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020.

Ao mesmo tempo, entretanto, dispôs a norma que a indenização de 50% da média mensal remuneratória não seria paga aos compulsoriamente afastados que (a) estivessem em gozo de qualquer benefício do Regime Geral de Previdência Social ou de regime próprio de previdência social, salvo pensão por morte ou auxílio-acidente; ou, (b) percebessem o benefício assistencial de um salário mínimo mensal, previsto na [Lei 12.815](#) para os Trabalhadores Portuários Avulsos, com mais de 60 anos, que não conseguiram se habilitar à aposentadoria junto ao INSS.¹¹ Com isso, o universo de trabalhadores indenizados restou ínfimo, com grande parcela dos idosos nada recebendo a título de indenização.

Não bastasse, a medida provisória permitiu que os trabalhadores

8 04 de abril de 2020.

9 24 de agosto de 2020

10 <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2020/08/02/mp-945-altera-lei-dos-portos-e-nao-agrada-os-trabalhadores-portuarios-avulsos-de-santos.ghtml>

11 Artigo 73 - A [Lei n. 9.719](#), de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A: Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei n. 8.213](#), de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

portuários com vínculo de emprego trabalhassem independentemente da idade e das condições de saúde, deixando eventuais medidas sanitárias a critério das operadoras portuárias, em tratamento claramente discriminatório e ofensivo a isonomia inserta no artigo 7º, inciso XXXIV da Constituição Federal.¹²

Para indenizar a parcela dos compulsoriamente afastados o custeio da indenização ficou a cargo do operador portuário ou qualquer tomador de serviço que requisitar trabalhador portuário avulso ao OGMO, sendo proporcional à quantidade de serviço demandada. A arrecadação e pagamento ficou sob a responsabilidade do OGMO sendo assegurado o posterior reembolso pelo governo conforme Portaria n. 46 de 08/05/2020 do Ministério da Infraestrutura.¹³

Conforme informação disponível junto ao Congresso Nacional, a Medida Provisória 945, mesmo tramitando em regime de urgência, recebeu em três dias 136 emendas parlamentares, em sua grande parte por solicitação dos trabalhadores portuários.¹⁴ A par do esforço político, a Medida Provisória foi transformada na Lei n. 14.047 de 24/08/2020 sem alterações expressivas em relação aos seus aspectos controversos.

4. Recepção das novas regras no Porto de Santos

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 conferentes de carga sofreram um corte de 68% da mão de obra regular disponível.

Além de resultar em impedimento de acesso ao trabalho a grande maioria desses trabalhadores afastados não usufruiu a indenização compensatória mensal de 50% do ganho médio, por serem aposentados, condição que impede o recebimento daquele benefício, como já explicitado.

Os TPAs¹⁵ aposentados que continuam em atividade tiveram forte impacto financeiro, ao não terem acesso ao trabalho.

12 XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

13 <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-46-de-8-de-maio-de-2020-256098293>

14 <https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/141417>.

15 Trabalhadores Portuários Avulsos

O critério adotado foi entendido como discriminatório por considerar somente o fator idade, sem levar em consideração a condição física do trabalhador.

Diversos processos foram ajuizados para permitir o trabalho aos maiores de 60 anos saudáveis, sem doenças pré-existentes.

Algumas medidas foram endereçadas ao Órgão Gestor de Mão de Obra e outras propostas face a União Federal, com raras e eventuais tutelas de urgência concedidas.

Por outro lado, o afastamento compulsório ocorreu apenas em relação aos trabalhadores portuários avulsos regularmente habilitados já que os trabalhadores portuários com vínculo de emprego, irregulares ou não, atuando junto as empresas operadoras portuárias em idêntico trabalho, continuaram trabalhando.

O direito ao trabalho figura no cenário mundial como base de sustentação e de promoção da dignidade humana. Em seu âmbito individual aparece circunscrito ao contrato de trabalho e no âmbito coletivo associado ao objetivo do pleno emprego, especialmente às políticas públicas de trabalho e emprego.

Parece ser mesmo discriminatória a regra que assegura aos trabalhadores portuários empregados o amplo acesso ao trabalho e aos avulsos, que atuam na mesma função e no mesmo ambiente, impossibilita o labor somente pelo fato de possuírem mais de 60 anos.

A distinção no tratamento dado aos portuários conforme a forma de contratação ofende a Constituição Federal em seu artigo 7º inciso XXXIV que determina a “igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso” e ainda no inciso XXX do mesmo artigo 7º fixa a “proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil”.

A idade, isoladamente, também não deveria ser óbice ao direito fundamental de trabalhar. Ao prever dessa forma ocorre violação ao art. 26 da Lei 10.741/2003¹⁶ que inseriu o Estatuto do Idoso em nosso ordenamento pátrio.

Ainda que ponderando a necessidade de medidas de enfrentamento da Pandemia, tais medidas devem respeitar a Convenção n. 111 da OIT¹⁷, da qual o Brasil é signatário, que veda qualquer distinção, cuja finalidade

16 Art. 26. O idoso tem direito ao exercício de atividade profissional, respeitadas suas condições físicas, intelectuais e psíquicas.

17 https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_235325/lang--pt/index.htm

seja “destruir ou alterar a igualdade de oportunidades ou tratamento em matéria de emprego ou profissão”.

A Convenção n. 137 da OIT¹⁸, específica do trabalho portuário, também resta violada, pois assegura um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda a ser pago aos portuários sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto de que se tratar.

A aposentadoria por tempo de contribuição conquistada pelos trabalhadores portuários não deveria servir de óbice a percepção do “mínimo de renda” previsto pela Convenção n. 137, já que a norma faz referência a renda paga pelo trabalho portuário.

Pela quantidade de trabalhadores que foram impedidos de trabalhar ocorreram várias demandas judiciais e o Judiciário de uma forma geral se inclinou no sentido de negar o retorno do trabalhador.

Uma das poucas decisões que assegurou o retorno ao trabalho do portuário com mais de 60 anos é da Seção Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, proferida em sede de Mandado de Segurança que teve como Relator o Desembargador Marcelo Freire Gonçalves onde, num extenso e bem fundamentado voto, por maioria reconheceu que a MP é discriminatória:

A Constituição Federal de 1988, em regra, não permite discriminação do cidadão em razão da idade e todas as ressalvas e exceções aplicáveis em situações excepcionais estão contidas em seu próprio texto. É inconstitucional, de forma incidental, o inciso IV do artigo 2º da MP 945/2020, diante da clara afronta ao direito social do trabalho, ao princípio da isonomia, ao princípio da liberdade, ao princípio da dignidade humana e ao princípio da proibição do retrocesso social, já que referido ato normativo permite, de forma expressa, distinção de trabalhador em razão de sua idade, em desacordo com os direitos fundamentais previstos na Lei Maior. O argumento do ‘direito à vida’, na presente hipótese, não passa de paralogismo e equívoco hermenêutico, que não sobrevive a uma análise aprofundada da questão à luz das garantias constitucionais.¹⁹

Quando o Congresso Nacional apreciou a conversão da MP na Lei

18 https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_235871/lang--pt/index.htm

19 Processo TRT/SP n. 1001147-67.2020.5.02.0000

14.047 de 24/08/2020 alterou o limite da idade de 60 para 65 anos, permitindo o trabalho mesmo para os maiores de 65 anos mediante comprovação da aptidão ao exercício das atividades.

Desta forma, por ocasião da conversão em lei foi eliminada a discriminação decorrente da idade. Todos os trabalhadores avulsos que se encontram aptos fisicamente podem continuar a exercer o trabalho portuário.

5. Críticas à Lei 14.047

Na linguagem jurídica, lei extravagante é uma lei que se encontra fora do código que regula o setor da vida social a que se destina. A MP 945 foi produzida em regime de urgência para colaborar no combate a Pandemia, mas seu teor modifica o conteúdo de outras normas, a saber: Lei n. 9.719, de 27 de novembro de 1998; Lei n. 7.783, de 28 de junho de 1989; Lei n. 12.815, de 5 de junho de 2013; Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986; Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001 e Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Assim, ainda que em seu bojo tenham sido editadas normas concedendo aos trabalhadores alguma proteção face a Covid-19, a supressão de direitos por alterações extravagantes, aprovadas em regime de urgência, foram o maior destaque da Medida Provisória 945 convertida na Lei 14.047.

Foi aproveitando o regime de urgência legislativa imposto pela Pandemia, que o Governo Federal alterou regras polêmicas atendendo reivindicações do segmento econômico e sem a participação democrática que permeia a produção normativa regular.

Nos pontos que afetam o trabalho, vale registrar as seguintes modificações: (a) A supressão definitiva da alternativa de escala presencial para o trabalhador portuário avulso (b) A inserção da atividade portuária no rol de atividades essenciais da lei de greve (c) A autorização para livre contratação de trabalhador para o trabalho portuário (d) A aplicação da multifuncionalidade independentemente de acordo coletivo de trabalho.

Quanto ao primeiro ponto, a Lei acrescentou o § 3º ao artigo 5º da Lei 9719/98 vedando a escalação presencial dos trabalhadores portuários. Ainda que se possa vincular ao ato a necessidade de menor contato social, a regra nova simplesmente extinguiu a escala presencial definitivamente.

Até a alteração, a escala do trabalhador portuário avulso era

realizada mediante um sistema misto, eletrônico ou presencial, e de um momento para outro, o posto onde o OGMO promovia a escala presencial foi fechado permitindo o engajamento somente por meio de computadores ou smartphones.

Antes, efetuada a oferta de trabalho, o portuário podia se habilitar a faina através de computador ou celular, e se tal procedimento falhasse, como falha, de forma presencial nas dependências do OGMO, em máquinas semelhantes a de um caixa eletrônico bancário. Muitos trabalhadores por dificuldade em lidar com informática ou mesmo por não possuírem equipamentos sempre se escalavam de forma presencial nesses “caixas”.

A substituição abrupta da escala presencial por um sistema imaturo de automação gerou inúmeras falhas e inconsistências com preterição de trabalhador na escolha do trabalho, motivando novas e sucessivas demandas judiciais para reparação de perdas salariais, em nítido desrespeito ao Artigo 7º, inciso XXVII,²⁰ da Constituição que preconiza proteção em face da automação.

Já no que diz respeito à atividade portuária ser classificada como essencial²¹, a iniciativa teve como objetivo apenas inibir as greves.

Mas além de dificultar a autotutela dos direitos coletivos, a lei²² autorizou a livre contratação (contratação de trabalhadores sem habilitação e inscrição no OGMO) em caso de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulso para atender as requisições do OGMO, a partir de qualquer causa que resulte no não atendimento imediato às requisições apresentadas pelos operadores portuários ao Órgão Gestor de Mão de Obra.

Tal inclusão da atividade portuária como essencial, entretanto, conflita com o disposto no parágrafo único do artigo 11 da própria Lei 7783/89 que define que: “São necessidades inadiáveis da comunidade aquelas que, não atendidas, coloquem em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população. O Poder Judiciário deve reparar o equívoco, mas o custo social será alto”.

Com efeito, a suspensão do embarque/desembarque de veículos,

20 XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

21 Art. 6º O caput do art. 10 da Lei n 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XV: “Art.10 - XV - atividades portuárias.” (NR).

22 Art. 4º Na hipótese de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atendimento das requisições ao órgão gestor de mão de obra, os operadores portuários que não forem atendidos poderão contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para a realização de serviços de capatazia, de bloco, de estiva, de conferência de carga, de conserto de carga e de vigilância de embarcações.

soja, milho, café, cargas em geral, não nos parece que coloca em “perigo iminente” a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população. Uma carga com medicamentos que pudesse justificar a urgência em sua movimentação estaria dentro de uma exceção – e, portanto, tratada como exceção – não justificando inserir toda a gama de movimentação portuária como essencial. Aliás, o transporte marítimo não é meio para transporte de cargas urgentes.

No que diz respeito a autorização para contratação por prazo determinado de trabalhadores para atividade portuária sem a devida habilitação e inscrição no OGMO para substituir os trabalhadores portuários avulsos que venham a fazer greve, tal dispositivo conflita expressamente com o disposto no parágrafo único do artigo 7º da [Lei 7.783/89](#)²³

Ao permitir a livre contratação, mesmo que a prazo determinado, resta confrontado o disposto no § 2º do artigo 40 da [Lei 12.815/13](#) que assegura o vínculo de emprego de forma exclusiva aos trabalhadores portuários habilitados e inscritos junto ao OGMO.

Por último e não menos importante vale ressaltar o acréscimo do § 5º ao art. 40 da [Lei 12.815/13](#)²⁴ que deixou a critério do OGMO a utilização de trabalhadores portuários habilitados em uma atividade, para o exercício de outras atividades portuárias, dispensando a exigência de acordo ou convenção coletiva.

A multifuncionalidade foi implantada sem critério.

Esta disposição vem em contrariedade a orientação da própria [Lei 12.815](#)²⁵ que sempre caminhou no sentido de incentivar a negociação coletiva como forma de melhor regular as relações de trabalho. Ademais conflita com o artigo 43²⁶ da mesma [Lei 12.815](#) que diz que a multifuncionalidade será objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

23 Parágrafo único. É vedada a rescisão de contrato de trabalho durante a greve, bem como a contratação de trabalhadores substitutos, exceto na ocorrência das hipóteses previstas nos artigos 9º e 14.

24 § 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.”

25 Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho

26 Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

6. Conclusão

As atividades do trabalho portuário, conforme definido no artigo 40, § 1º da Lei 12.815/13 não permitem o trabalho remoto. E, não sofreram interrupção neste período de pandemia, sendo certo que o porto de Santos, por exemplo, registrou números positivos de movimentação, contrariando a previsão de muitos especialistas.

Segundo a ANTAQ

Naturalmente há uma grande incerteza sobre a duração da crise sanitária e o alcance de seus efeitos sobre o futuro da economia em geral. Avaliar adequadamente o comportamento da movimentação de mercadorias nos próximos meses é um exercício bastante especulativo, uma vez que a pandemia do novo coronavírus é um acontecimento sem precedentes nas últimas décadas. Diante do cenário de apreensão do final de 2019 e o que se poderia esperar para o primeiro quarto deste ano, o desempenho do transporte aquaviário nacional foi surpreendentemente bom. Caso a recuperação percebida no mês de março venha a se consolidar nos próximos meses, o Brasil, como um dos principais exportadores de alimentos do mundo, mostrou neste primeiro trimestre possuir as condições necessárias de planejamento e infraestrutura portuária para manter ou mesmo ampliar sua posição atual.”²⁷

Poderia ser melhor.

A Lei 14.047 de 24/08/2020 não nos parece ter atingido o objetivo para a qual foi criada, deixando alterações legislativas perenes com viés de inconstitucionalidades que, cedo ou tarde, serão apreciadas pelos Tribunais.

Todos somos ao mesmo tempo vítimas da Covid-19 ou de suas consequências, testemunhas, observadores, analistas, torcedores e atores, com responsabilidades relacionadas à prevenção, ao cuidado, ao estudo e à mitigação do sofrimento com desdobramentos ainda imprevisíveis, no futuro.

27 http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/05/O_desempenho_portuario_nacional_frente_a_pandemia_da_Covid_19_v1.3_.pdf

Mas o trabalho portuário parece sangrar mais do que o necessário. Segundo Queiróz, Maria De Fátima F. e Machin, Rosana²⁸,

Os trabalhadores sob a organização do trabalho restritiva adoecem por não ter controle sobre seu próprio trabalho. Convivem com a pressão por produtividade e produção exigida pelas empresas operadoras portuárias; desenvolvem a faina em ritmo de trabalho acelerado e em tempo cada vez mais reduzido; sofrem com a precarização do trabalho; além de sentir a desvalorização de seu trabalho e do coletivo que com a ele se soma.

De fato, enfrentam os trabalhadores portuários muitos problemas e desafios. A este soma-se a pandemia decorrente da Covid-19. Com tudo isso, os números apontam bons resultados, não faltou a essa categoria coragem e disposição de trabalhar para ajudar o país a cumprir metas, um sopro de esperança por dias melhores.

28 Porto de Santos: Saúde e Trabalho em Tempos de Modernização. QUEIRÓZ, Maria de Fátima F., Machin, Rosana e Couto, Márcia Thereza (orgs.). São Paulo. Editora FAP-UNIFESP. 2015. P.65-96.