

DOSSIÊ INTERNACIONALISMO E LUTA DE CLASSES

Internacionalismo: o caso dos portuários

Raquel Varela¹

O nascimento do IDC, a contestação à FIT

Em 1889, Engels, depois da greve vitoriosa dos estivadores de Londres, comenta com dois dos fundadores históricos da social-democracia, Karl Kautsky e Eduard Bernstein:

“É o maior evento que aconteceu em Inglaterra desde as Leis da Reforma.” (...). “Se Marx tivesse vivido para ver isso!”, vai ele explicar ao *The Labour Leader*, “Se esses pobres homens tiranizados, o refugio do proletariado, esses restos de todos os ofícios, lutando todas as manhãs diante dos portões das docas por um emprego, se eles conseguiram se organizar e aterrorizar com a sua determinação as poderosas *Dock Companies*, então não precisamos realmente nos desesperar por causa de nenhum setor da classe operária.”²

Andy Green, dirigente dos portuários ingleses na atualidade, da confederação sindical britânica UNITE³, cujas origens remontam em parte à greve de 1889 que Engels se referia, faz um discurso em Mosjøen, no condado Norlândia, a 900 km de Oslo, Noruega, em 2014, 125 anos depois da greve que envolveu 100 mil estivadores do Porto de Londres e que é considerada um dos momentos chave do nascimento do sindicalismo britânico de trabalhadores casuais e precários, os que tinham *as marcas físicas da pobreza Vitoriana*, magistralmente descritas por Engels, Dickens, entre outros, nas suas obras⁴. Depois da formação dos sindicatos de ofícios, que já existiam desde o cartismo⁵, a greve de Londres vai fazer nascer o *Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union*, mais conhecido como sindicato dos estivadores ingleses.

Disse Andy Green, na Noruega, em 2014:

Irmãos e irmãs, camaradas, agradeço-vos por me convidarem a mim e aos meus camaradas para Mosjøen. É importante que tenhamos vindo aqui

¹ Instituto de História Contemporânea – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa.

² HUNT, Tristram. *Comunista de Casaca*. Rio de Janeiro: Record, 2010, pp. 368-369.

³ A Central Sindical UNITE resulta da fusão em 2007 da AMICUS com a Transport and General Workers' Union, que tinha nas suas fileiras a *Dock, Wharf, Riverside and General Labourers' Union of Great Britain and Ireland* fundada na sequência da greve de 1889.

⁴ ENGELS, Friedrich. *A Situação da Classe Trabalhadora em Inglaterra*. Porto: Afrontamento, 1975; DICKENS, Charles. *Oliver Twist*. Lisboa: Europa-América, 2005.

⁵ O Cartismo foi um movimento considerado pioneiro nos direitos democráticos europeus (como o direito ao sufrágio universal) e na fundação do sindicalismo britânico e na origem do Labour Party na década de 30 do século XIX.

mostrar a nossa solidariedade hoje. Mas tem havido demasiada conversa, discursos e promessas. Vi muitas mensagens de solidariedade mas não vi solidariedade. O que tenho visto é os estivadores da Noruega sozinhos. Ouvimos sobre irmos a tribunal..., falar com políticos..., esperando que nos possam ajudar, e discutimos com eles – com o boné nas mãos. Mas - deixem-me dizer-vos isto! – nunca um membro da classe trabalhadora teve justiça com um boné na mão! A única altura em que a classe trabalhadora teve justiça foi quando tomou a ação nas mãos! São os trabalhadores de base, temos o poder, na Noruega, na Europa, no mundo, temos o poder! Vamos chamar a isto o que é! É uma guerra! Vamos levar a guerra a eles! Isto não vai ser a luta dos estivadores de Mosjøen, porque se eles derrotarem os estivadores de Mosjøen vão derrotar os estivadores da Noruega, se eles derrotarem os estivadores da Noruega vão ver a Noruega colapsar. Vão tornar-se pobres, dependentes da assistência social, porque foi isto que aconteceu de onde eu venho, Thatcher destruiu-nos, destruiu o nosso modo de vida, permitindo que nos tirassem os empregos, destruiu a nossa sociedade e a vossa vai ser destruída se não lutarem. Irmãos, estivadores de base, esta é a mensagem que vos trago, temos que estar juntos, ficar juntos e levar esta guerra a eles. Tenho orgulho em ser estivador”.⁶

O que leva um estivador britânico a um discurso destes, quase no polo norte, unindo dois países da Europa, numa luta comum? Um sindicato e uma política internacionalista é a resposta. Mas a resposta é conclusiva, não é explicativa. A pergunta mais aliciante para um historiador do trabalho é outra: como nasce um sindicato e como ele define o internacionalismo como estratégico?

A 28 de Setembro de 1864 o coração de Londres recebeu cerca de 2 mil trabalhadores, ingleses e um pequeno grupo de operários do continente. Estava a dar-se um passo histórico na construção da Associação Internacional dos Trabalhadores, conhecida como a I Internacional. Na reunião, trazido pela delegação de Paris o manifesto anunciava um “*plano para um melhor entendimento entre os povos*”.⁷

Green é membro do IDC – *International Dockworkers Council* –, o sindicato internacional de estivadores, hoje com 100 mil associados, fundado há menos de 20 anos, em Liverpool. A 29 de Setembro de 1995, 500 estivadores de Liverpool, Inglaterra, com contrato sem termo recusaram-se a furar um piquete de greve de trabalhadores precários, cerca de 50. A empresa do porto MDHC (Mersey Docks and Harbour Company) despediu-os a todos, iniciando uma

⁶ Andy Green Speech in Mosjøen 18.10.14. <https://www.youtube.com/watch?v=6AiVDhcXcrY>, acesso em 16 de Março de 2017.

⁷ Manifesto “Zur Geschichte der Ersten Internationale” em Marx-Engels Archiv, v. 1 (Frankfurt, Verlagsgesellschaft, 1925, p. 171) *apud* MUSTO, Marcello (org). *Trabalhadores Uni-vos, Antologia Política da I Internacional*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Boitempo, 2014, p. 19.

disputa que vai ter um alcance mundial, entre 1995 e 1998, e levar à mais importante ruptura no setor dos transportes do pós guerra na Federação Internacional de Transportes. Durante a disputa, que se tornou uma das mais longas da história do movimento operário britânico, foi formado o grupo de mulheres dos estivadores *Women on the Waterfront* (WOW), houve sequestro de navios, chegaram a Liverpool estivadores do mundo inteiro para prestar solidariedade. Houve várias formas de ação coletiva.

A Inglaterra, sob a direção da primeira-ministra Margaret Thatcher, é o primeiro país a liberalizar, em 1989, a flexibilização laboral nos portos, 100 anos depois da grande greve de Londres que quis pôr fim a ela. É abolido, em 1989, o *National Dock Labour Scheme*, considerado a última barreira ao neoliberalismo, isto é, a adaptação da força de trabalho, como mercadoria, ao volume de capitais a ser movimentados nos portos. Externalização dos riscos do investimento. Ou seja, flexibilidade do valor do trabalho, segurança na remuneração dos dividendos. Pelo menos, redução da insegurança. Abria-se, assim, o caminho ao modelo *just in time*, com o crescimento de largos contingentes de trabalhadores casuais e pobres.

No final da década de 80 do século XX, mesmo em países onde legalmente não foi alterado o sistema de proteção portuária, ou, como no caso português, foi aligeirado, uma profunda alteração na gestão mudará o cenário portuário. Em Barcelona, Espanha, em Rotterdam, Holanda, em Gotemburgo, na Suécia, a deslocalização para a China de parte da produção impulsionou a disseminação do contentor, que aumentou dramaticamente a produtividade destes trabalhadores, até aí braçais: a paletização – anterior –, e os contentores reduziram dramaticamente o volume de trabalhadores portuários. O trabalho hoje realizado por estivadores ocupa 15 a 25% da força de trabalho que ocupava em 1970.

Esta alteração veio acompanhada de negociações em cada país e mesmo em cada porto. E é desigual. Por exemplo, em Portugal manteve-se o regime de contratação fechado ainda que não mais exclusivamente controlado pelo sindicato; na Espanha uma disputa em 2017 exigia a flexibilização laboral, que não tinha sido alcançada; na Inglaterra as leis de 1989 mudaram logo o regime de contratação no sentido de fazer recair os riscos de quedas da produção na força de trabalho e não nos proprietários ou concessionários dos portos. Em Portugal a lei foi já alterada para flexibilizar o trabalho, mas uma sucessão de greves – que desenvolveremos neste artigo – impediu a sua concretização; na Espanha o governo atual do conservador Mariano Rajoy⁸, com o apoio da Comissão Europeia, luta por conseguir fazê-lo alegando que os estivadores são um “monopólio” protegido.

⁸ «Rajoy avisa de que necesita estabilidad para evitar elecciones anticipadas», 19 de março de 2017, <http://gerente.com/es/rss-article/rajoy-episodios-como-el-de-los-estibadores-no-pueden-volver-a-repetirse-nunca/> acesso em 5 de Março de 2017.

A disputa de Liverpool pode ser considerada o primeiro movimento internacionalista entre trabalhadores na Europa contra o neoliberalismo. E um dos raros. Ela é também um conflito que vai unir na mesma luta trabalhadores precários e flexíveis com trabalhadores protegidos. Visando questionar a lei de liberalização dos portos, criando uma ação coletiva que mobilizou a solidariedade ativa dos trabalhadores fixos para os trabalhadores temporários. A mesma estratégia e princípio – por coincidência ou por influência, não podemos afirmar com certeza – vão levar a que em 2013 a lista presidida por António Mariano, o estivador português que mais ativamente participou no movimento de apoio a Liverpool, ganhe as eleições para o seu sindicato em Lisboa, em 2013, e protagonize, entre 2013 e 2016, uma série de greves e formas de luta que levaram à fixação de trabalhadores precários no porto de Lisboa, à contramão da Lei que liberalizou a contratação dos portos em 2012 e as medidas de flexibilização laboral da Troika, depois do empréstimo bancário concedido a Portugal em 2011.

Voltando agora à Inglaterra e à criação do IDC. A regulação do trabalho portuário teve origem na greve de base dos portuários em 1945, uma greve não apoiada pelo sindicato que a considerou “antipatriótica”. Mas a greve foi bem-sucedida e culminou no *Dock Workers Scheme*, uma forma de regulamentação do emprego, administrado pelo *National Dock Labour Board*, que tinha departamentos locais, e era composto na sua direção pelo mesmo número de representantes do patrões e dos trabalhadores. Cada departamento local do *National Board* responsabilizava-se por registar patrões e trabalhadores, pagar salários e controlar a contratação, bem como disciplinar o local de trabalho. Regular a questão da contratação, um dos fatores centrais do processo de trabalho, permitia aos trabalhadores ter alguma segurança na concorrência, portanto, com impacto direto no valor do preço da força de trabalho: os trabalhadores continuavam a produzir excedente – e ser explorados –, mas mantinham algum controle sobre o salário, assegurado, sobretudo, através deste limite à concorrência salarial. O *National Dock Labour Scheme* será, como referimos, abolido em 1989 durante o governo conservador de Margaret Thatcher, sem que os sindicatos o impedissem, por uma combinação de fatores complexos: reformas antecipadas; burocratização sindical; derrota prévia dos sindicatos de mineiros, entre outros fatores⁹.

Quando irrompe a disputa de Liverpool (1995-1998) a atuação dos sindicatos (a FIT sobretudo e os sindicatos nacionais já desgastados pelo seu insucesso em 1989) vai ser questionada ao ponto de a mesma ter um impacto mundial. Sue Mitchell, uma das mulheres do *Women in the Waterfront*, a referida

⁹ STOLEROFF, Alan. “All’s fair in love and (class) war”, 26 de outubro de 2012, Publicado em http://www.snesup.pt/htmls/_dlds/All_is_fair_in_love_and_class_war_Stoleroff.pdf. Consultado a 15 de março de 2013; BO, Strath. *La Política de Desindustrialización. La Contracción de la industria de la construcción naval en Europa Occidental*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1989.

organização de apoio criada pelas mulheres dos portuários de Liverpool dá o seu testemunho, que ilustra o ambiente crítico da burocracia sindical:

Estou farta dos sindicatos se esconderem atrás das leis, devem ter milhões nos seus fundos e bens. O meu marido pagou durante 31 anos para o sindicato e não podem sequer apoiar 500 homens. Foi o dinheiro dos estivadores que construiu os seus grandes escritórios no centro da cidade. Não posso sequer entender que eles não tenham a coragem de dizer “Vamos manter-nos juntos e lutar por esta gente! Para que servem os sindicatos se não é para isto?”¹⁰.

A FIT (Federação Internacional dos Transportes) funciona historicamente com inspetores no porto, pagos pelos armadores, que transferem o valor para o sindicato local – contabilizando para tal o número de marinheiros a bordo e dando um valor que seria destinado, em teoria, à pensão destes marinheiros –, em geral, de países do sudeste asiático, que muito dificilmente receberão de fato o valor do fundo de pensões. Os inspetores são oficialmente empregados da FIT, que é responsável pelo seu recrutamento. Em parte, são estes inspetores ou ex-inspetores que serão fundamentais para, no meio da greve de Liverpool e perante a passividade e o que muitos denunciaram como bloqueio da FIT¹¹, romper com esta e tecer a solidariedade internacional em Liverpool, que a própria FIT se recusava a exercer, levando à ruptura dentro da própria Federação, com o nascimento do IDC.

Mas se ao nível sindical os exemplos foram negativos, o mesmo não se pode dizer de franjas importantes dos trabalhadores de base. Em dezembro de 1996, três aviões com estivadores voaram para Baltimore para impedir a descarga de um navio gigante de 36 mil toneladas da Atlantic Company, que vinha de Liverpool. Apesar de ser nas vésperas do Natal e de terem oferecido 4 vezes mais salários aos estivadores de Baltimore para descarregarem o navio, estes recusaram-se. O navio seguiu para Norfolk Virgínia, mas o piquete o seguiu de carro. Depois tentou ir para Newark e nenhum estivador durante 4 dias aceitou descarregá-lo.

Os portuários são, de fato, um exemplo para explicar quer a globalização, quer as políticas sindicais face a esta. Porque ao mesmo tempo que é aos seus braços que chegam as mercadorias, para serem distribuídas pelas cidades, regiões e países, eles, os portuários, tiveram uma reestruturação que até os dias de hoje é exemplar na evolução do mercado de trabalho, na própria divisão internacional do trabalho, e das contradições complexas existentes dentro das estruturas sindicais herdadas da II Grande Guerra.

¹⁰ MITCHELL, Sue. WOW, The Liverpool Dockers - 2 years fighting <http://www.urban75.com/Action/dockers.html>. Acesso em 15 de Março de 2017, acesso em 17 de Março de 2017.

¹¹ Entrevistas da autora com Jack Heyman e Bob Carnegie, ex-inspetores da FIT, dirigentes do IDC, 20 de Setembro de 2016.

O IDC nasce da ruptura com a FIT, mas as suas origens históricas remontam a grandes greves pretéritas, ocorridas em solo nacional. Ao cisma da Guerra Fria na França, e à influência anarcossindicalista que levou à criação de um sindicato próprio de estivadores franceses, de influência comunista e anarquista que se autonomizou depois da Grande Guerra de 39-45; o mesmo aconteceu na sequência dos Pactos de Moncloa no final de década de 70 na Espanha, com a criação da *Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar*, também conhecida por “*La Coordinadora*”, uma confederação de base assembleária que funciona, de fato, como um sindicato único na Espanha; e com a autonomização do sindicato de estivadores suecos na sequência de uma série de greves “selvagens” em 1968 e 1969, já sopravam os ventos da explosão social mundial de 1968. São estes 3 setores, todos saídos de greves, que vão criar quadros dirigentes sindicais combativos, em ruptura com o modelo burocrático e que, sob o impulso da atitude da FIT em Liverpool, vão ser a base fundacional do IDC, que nasce oficialmente em Tenerife, Canárias, Espanha, a 27 de julho de 2000, sob o estímulo dos estivadores franceses, espanhóis e suecos e que hoje reúne, segundo dados do próprio IDC, 92 organizações de 41 países¹².

O IDC tem, desde então, sido marcado por gestos de solidariedade internacional, que ultrapassavam palavras diplomáticas, comuns noutras confederações, em que o IDC organiza greves internacionais de solidariedade ou regionais, define estratégias comuns em reuniões assembleias mundiais, faz protestos em escala mundial e regional. Destacam-se neste campo as lutas contra as duas diretivas europeias que visavam liberalizar os portos, a greve de solidariedade europeia com Portugal e a decisão de não aceitar a automação se esta implicar despedimentos, definida em Conferência Internacional do IDC, em Miami, em setembro de 2016.

O caso Português e a Greve de Solidariedade

Em 1984 e 1989, uma reestruturação dos trabalhadores portuários portugueses coloca uma grande parte dos trabalhadores (cerca de 2500) em situação de aposentadoria antecipada, em Lisboa, Portugal. Duas portarias, de 1984 e 1988, permitem que estes sejam aposentados a partir dos 55 anos com um mínimo de 15 anos de desconto, em geral. Um decreto-lei permite mesmo que essas aposentadorias antecipadas abranjam trabalhadores de 40 anos de idade. Em 1993, na sequência da assinatura do Pacto de Concertação Social do Setor Portuário, afastam-se em Lisboa mais cerca de 520 trabalhadores através de um processo de licenciamentos — despedimentos por mútuo acordo com indenização — e assina-se um Contrato Coletivo de Trabalho. Em 1995, fruto de uma greve que durou 10 dias, assina-se um protocolo adicional a esse acordo que, de alguma

¹² Cf. What is the IDC? In: *Sítio eletrónico do International Dockworkers Council – IDC*: <http://www.idcdockworkers.org/en/presentation/what-is-the-idc> Acesso em 8 de março de 2017.

forma, coloca limites à contratação de trabalhadores eventuais. Em 1999, um novo decreto abre de novo as portas à antecipada aos 55 anos de idade. O número de trabalhadores do porto de Lisboa, entretanto, desceu de 3500 em 1980 para 2000 em 1989, 800 em 1993, 280 em 1994, 280 em 1995 (mas acrescidos de cerca de 60 trabalhadores eventuais), para os atuais 261 (acrescidos de cerca de 50 eventuais).

A 1 de agosto de 2012 o governo português fez aprovar o novo código laboral onde, além de diminuir drasticamente o valor das aposentadorias antecipadas, facilita os despedimentos baixando muito o nível das indenizações. Estes trabalhadores entram em greve contra a nova lei dos portos, que permitia a flexibilização laboral, no último trimestre de 2012, e são retratados nos *media* portugueses como privilegiados¹³ com “regalias” e salários de “5000 euros”. A greve termina a 27 de dezembro de 2012, sem resultados. A lei tinha sido aprovada em dezembro de 2012 e entrado em vigor em janeiro de 2013. No final de janeiro de 2013 são despedidos 18 trabalhadores eventuais (contratados a prazo). Um mês e meio depois, em 18 de março de 2013, os trabalhadores receberam a denúncia do Contrato Coletivo de Trabalho — uma carta de três páginas, dirigida ao sindicato, onde se informa que são denunciados todos os acordos e protocolos adicionais, com uma tabela com os respectivos protocolos e um “*sem outro assunto de momento, apresentamos os nossos melhores cumprimentos*”. Em anexo à carta, uma proposta para as novas relações laborais: fim do limite à contratação de eventuais, fim das categorias mais qualificadas de trabalhadores, aumento do horário de trabalho e uma redução do salário base de 1.700 euros para 550 euros.

Quando em junho de 2013 são despedidos trabalhadores dos portos, António Mariano, presidente do Sindicato, deu uma entrevista onde assumia a utilização do fundo do sindicato para auxiliar os despedidos e precários — a estratégia desta direção sindical era clara: subsidiar os despedidos para se recusarem a trabalhar onde iriam pressionar para baixo os salários de todos, e exigir com greve ou ameaça desta que os despedidos fossem integrados:

Os 29 estivadores despedidos recentemente, tal como os 18 que foram afastados em janeiro, estão a ter o acompanhamento do gabinete jurídico do Sindicato no sentido de impugnar os respectivos despedimentos. Para apoiar estes estivadores despedidos — e enquanto passam por este calvário onde estão mais um milhão e meio de portugueses empurrados por estas políticas de destruição de emprego — estamos a organizar uma campanha de solidariedade, com o suporte do sindicato e dos outros estivadores de Lisboa, aberta a todas as pessoas e organizações que a ela queiram aderir. Em breve daremos mais detalhes sobre esta mesma campanha.¹⁴

¹³ Porque são os estivadores de Lisboa ricos e fortes e os de Sines pobres e fracos, *Público*, 29-11-2012. Acesso em 8 de Março de 2017.

¹⁴ Entrevista com António Mariano, Estivadores no olho do furacão — Entrevista com António Mariano (parte 2), 13 de Agosto de 2013. Acesso em 10 de Março de 2017.

As notícias chegaram em breve, de fato. A 18 de setembro de 2013 “o coordenador do *International Dockworker Council (IDC)*, numa carta aberta dirigida a *Passos Coelho*, ameaça com ações que podem ter impacto sobre a ‘frágil economia’ portuguesa, caso não seja alcançado um acordo com os estivadores portugueses”¹⁵. As ameaças não surtiram efeito. O IDC continua a pressionar. Até que avançam para uma greve, em fevereiro de 2014, cuja discussão tinha sido iniciada precisamente em Liverpool, numa reunião do grupo de trabalho europeu do IDC que teve lugar em Julho de 2013:

A crise da estiva em Portugal ameaçava estender-se a outros países, pelo que no passado dia 4 de fevereiro de 2014 e sob o impulso do IDC, levaram-se a cabo assembleias para informar todos os trabalhadores sobre o que estava a acontecer em Lisboa e, acima de tudo, de como a intenção de dismantlar um quadro estável de trabalhadores podia ficar impune. Durante essas assembleias todos os portos que se solidarizaram pararam as suas atividades, o que nos fez recordar as cenas de grandes lutas portuárias da década passada, quando a extraordinária mobilização de todos os estivadores europeus conseguiu deter as duas diretivas que teriam significado o fim de sua profissão¹⁶

O Sindicato dos Estivadores saiu desta greve com a promessa de que os 47 trabalhadores despedidos seriam reintegrados, alguns em melhores condições do que estavam antes (eram precários há seis anos e passaram a um contrato sem termo) e abriu-se espaço à formação qualificada de 20 novos trabalhadores.

Porém, governo e patrões arrastam as negociações até dezembro de 2016, quando o conflito explodiu de novo, com o anunciado despedimento coletivo de todos os estivadores do porto de Lisboa em março de 2016. No meio, Bruno Bobone, representante da ACL (Associação Comercial de Lisboa), chegou mesmo a dizer que os estivadores “tinham que desaparecer”¹⁷. Os estivadores responderam com uma greve que se resumiu a isto: “*trabalhamos, mas assim que entrar nesta porta um trabalhador precário, paramos*”.

O Sindicato dos Estivadores de Lisboa (que incluía também as cidades de Setúbal, Figueira da Foz e Açores, e desde 2017 é um Sindicato Nacional) tinha algumas particularidades: 100% de sindicalização, reuniões plenárias, quotização de 4%. Não houve qualquer negociação ou ideia deste processo que não passasse por um plenário geral de trabalhadores. Isso significa que os dirigentes e a base estão no mesmo barco e são responsabilizados coletivamente pelos erros e acertos. Significa que os desvios burocráticos são mais facilmente contidos. Também os estivadores de Barcelona, onde é a sede mundial do IDC,

¹⁵ Plataforma internacional de estivadores ameaça Governo português, *Jornal de Negócios*, 18 de Setembro de 2013. Acesso em 13 de Março de 2017.

¹⁶ IDC Press Release, Comunicado do IDC – International Dockworkers Council: “Estivadores europeus desbloqueiam conflito em Portugal”, 17 de Fevereiro de 2014.

¹⁷ Estivadores ameaçam parar Porto de Lisboa por tempo indeterminado, *TSF*, 13 de Novembro de 2015. Acesso em 13 de março de 2017.

reúnem-se todas as semanas, estejam ou não em greve ou em processos de luta. Isso cria democracia, é a base da confiança.

Esta luta foi apoiada pela já referida greve europeia de duas horas, a única greve de solidariedade na Europa desde a crise de 2008. A greve de 2014 não obedeceu a calendários eleitorais, nem foi usada como válvula de escape do descontentamento dos trabalhadores. O Sindicato dos Estivadores é independente das duas confederações sindicais portuguesas, a UGT, ligada aos socialistas e social-democratas, e da CGTP, dirigida pelo PCP, e isso manteve-o longe da estratégia de subordinar as lutas ao fortalecimento dos partidos da oposição, à ideia de uma saída eleitoral para as questões laborais.

Em 2016, mais de três anos depois do processo se ter arrastado, dá-se uma das mais longas greves da história de Portugal, 38 dias. O Sindicato considera que não é greve mas *lock-out* jogando a responsabilidade da paralisação às atitudes dos patrões. Isto porque o sindicato ameaçava parar o porto todo se colocassem um trabalhador precário e os patrões fizeram-no todos os dias, durante 38 dias. De novo, o epicentro são os estivadores, depois do referido anúncio do despedimento coletivo de todos os estivadores do porto de Lisboa. O Sindicato dos Estivadores de Lisboa protagonizou o mais importante conflito laboral depois da crise de 2008, com um efeito de arrastamento para outros setores sindicais. A greve iniciou-se no dia 20 de abril de 2016 contra a lei dos portos e terminou com um acordo, a 27 de maio de 2016.

No meio, é criado pelas mulheres dos estivadores o Movimento Há Flores no Cais, onde denunciavam as horas extraordinárias e vidas difíceis dos maridos, contrariando a opinião pública que os via como privilegiados:

Escrevo esta carta como mulher de estivador há 16 anos. Comecei como namorada. Foram tempos difíceis, porque qualquer namorada quer estar com o namorado, quer tempo, coisa que um estivador não tem... Depois passei a mulher, “mulher solteira”, porque vivíamos juntos mas ele saía às 6 horas e só regressava às 0h30 ou às 8 horas do dia seguinte, eram 16 e às vezes 24 horas vários dias seguidos, deitava-me sozinha sem saber se ele regressava bem, com medo de que o telefone tocasse com uma notícia menos boa, visto o trabalho deles ser de risco... Se tinha algum acidente pelo caminho por estar tantas horas a trabalhar... É estar em casa sozinha e falarmos ao telefone como se ele estivesse a trabalhar noutro país, porque era das únicas vezes que falávamos.¹⁸

Estas cartas tiveram um impacto geral na opinião pública portuguesa, elevando a greve às primeiras páginas dos jornais – eles denunciavam a exaustão

¹⁸ “Só com muito amor e muita compreensão é que se consegue ser mulher de estivador”, por Ana Sousa”, *Blog Há Flores no Cais*, 14 de junho de 2016 (<https://hafloresnocais.wordpress.com/2016/06/14/so-com-muito-amor-e-muita-compreensao-e-que-se-consegue-ser-mulher-de-estivador-por-ana-sousa/>). Acesso em 15 de Março de 2017.

dos estivadores, alguns entre janeiro de abril de 2017 já tinham cumprido 400 horas extraordinárias!¹⁹

Os patrões acabam por ceder. Do acordo resultou a celebração de um novo contrato coletivo de trabalho (CCT) que incluiu obrigatoriamente cláusulas que implicam a desativação da Porlis, empresa de trabalho portuário que recorre a trabalho precário e mal pago, sem os direitos laborais padrão, criada para concorrer com a AETPL, que emprega estivadores profissionais com direitos. Quase 70 trabalhadores precários foram gradualmente integrados como trabalhadores com contratos sem termo no prazo de dois anos, incluindo os atuais trabalhadores da Porlis. A Porlis – empresa de trabalho barato – é detida por 4 dos 7 sócios que detêm a empresa de trabalho com direitos.²⁰

Em contrapartida, o Sindicato dos Estivadores aceitou a criação de dois novos níveis salariais. O salário base, subsídio de turno incluído, passa assim a ser de 850 euros, com progressão automática, ao fim de quatro anos de contrato sem termo, para os 1046,72 euros. A partir daí, e aqui está um retrocesso (já conhecido noutras empresas onde os mais novos estão “congelados”), para os dois níveis salariais seguintes a progressão na carreira passa a fazer-se com base no “mérito”, através da avaliação de desempenho (que, como sabem os portugueses de um “saber só de experiência feito”, é um instrumento não para promover o mérito, mas para congelar ou rebaixar salários e premiar comportamentos mais dóceis).

O silêncio do governo de esquerda – um governo socialista, suportado no Parlamento pelo Bloco de Esquerda e Partido Comunista Português – durante a grande greve dos 38 dias, foi exemplar. Não criticou os salários em atraso, não se opôs ao despedimento durante a greve (quem é o juiz que decretaria legal um despedimento coletivo durante e por causa de uma greve?), e ficou a ver uma empresa paralela que decreta a morte da empresa do lado, detida pelos mesmos sócios. Ameaçou ainda com requisição civil; atuou quando o conflito ameaçava estender-se a outros setores, tornando-se um “mau exemplo” para um sindicalismo fortemente burocratizado que está hoje a ser contestado (queda abrupta da sindicalização, divisão de sindicatos tradicionais). E aqui merece o paralelo com a descrição de Engels no final do século XIX. Os estivadores não são já o “refugio do proletariado”, como eram descritos no século XIX, mas, paradoxalmente, a sua porcelana. A razão, ao contrário do que se avança, não é serem poucos – 320 em Lisboa – ou apelarem à unidade, ou serem “amigos” ou “família”, mitos que ganham espaço num país em que se debate afetos em vez de

¹⁹ Mulheres de estivadores em luta, por sugestão de Raquel Varela, *Diário de Notícias*, 25 de Maio de 2016.

²⁰ “*O modelo é para ser aplicado noutros sectores do mercado laboral? É este o milagre da ‘saída da crise’ - uma sociedade que nem o trabalho com direitos assegura (que nas nossas sociedades é o direito à vida) e se orgulha de crescer à conta de esquemas destes e salários chineses?*”, perguntei num artigo publicado no *Jornal Público* nesta data: Raquel Varela, Quem são os estivadores?, *Jornal Público*, 8 de Junho de 2016.

políticas, mas a forma como se organizam. É relativamente fácil de explicar. Os estivadores reúnem-se em plenário para convocar e debater as greves e formas de luta, o sindicato não aprova nada que não seja definido por todos em plenário. Este não serve para plebiscitar a direção mas para debater e votar de braço no ar as decisões todas. Têm uma estratégia de combate que não tem qualquer aliança partidária – travam lutas independentemente do governo em funções. Têm um sindicato internacional que faz greves de solidariedade – em tempos de globalização e produção em cadeia, o seu impacto é enorme. E, fundamental, o fundo de solidariedade. Como conseguiram os estivadores fixos impedir os quase 70 precários de trabalhar para a empresa paralela, furar a greve, se estes são precários e dependem do trabalho para sobreviver? Usando o fundo de solidariedade para os ajudar. E o fundo de greve para ajudar quem necessite na greve. Não inventaram nada agora, inventaram-no os seus antepassados em Londres e em Lisboa na viragem do século XIX para o XX – sindicalismo democrático, fundos de greve, e sindicalismo independente dos governos.

A política de baixos salários é a bandeira da “competitividade” portuguesa. Ora, um salário de 600 euros²¹ não é sequer um salário mínimo. Não cobre as necessidades vitais de garantir a reprodução biológica da força de trabalho. Um salário mínimo na ordem dos 600 euros – que o patronato pretende transformar em salário máximo para muitos setores – é uma ficção possibilitada pelo Estado, que recolhe impostos dos setores médios e depois os entrega de fato às empresas privadas, usando dezenas de fórmulas: benefícios fiscais, isenções para a segurança social, saúde, educação, estágios, livros subsidiados, rendas subsidiadas, RSI, descontos na fatura da eletricidade, etc. Sem esta parafernália assistencialista, os empresários privados não teriam, dia após dia, os seus trabalhadores de pé e a produzir nas empresas – por fome e pura exaustão.

Após a greve de 2016 em Portugal, as duas mais importantes lutas de 2017 do IDC que têm mobilizado o sindicato dão-se precisamente em dois países onde a federação nasceu: Espanha e Suécia. Uma mobilização sem precedentes convocada para o dia 10 de março de 2017, uma greve europeia de 3 horas em solidariedade contra uma lei de flexibilização dos portos de Mariano Rajoy que visava despedir em três anos 75% de todos os estivadores espanhóis. A greve era de 3 horas na Europa e de 1 hora a nível mundial, conjuntamente com uma greve na Espanha. No dia 16 de Março de 2017, o parlamento espanhol votou a lei – 141 votos a favor, 174 contra, 33 abstenções – e os estivadores suspendem a greve, depois da importante vitória. As negociações prosseguiram com grande tensão e ameaças de novas greves nos portos²². Em Gotemburgo dura desde 2016

²¹ O salário mínimo atual em Portugal é de 557 euros mensais.

²² “Coordinadora amenaza con un nuevo preaviso de huelga en los puertos”, *El Estrecho Digital*, 11 de Maio de 2017. (<https://www.elestrechodigital.com/destacado/coordinadora-amenaza-nuevo-preaviso-huelga-los-puertos/>) Acesso em 11 de Março de 2017.

uma disputa em torno das condições de trabalho, havendo forte pressão para a automação e despedimento a curto prazo²³.

Porque há sindicatos internacionalistas?

A pergunta tem gerado uma onda de debates mundiais. Na nossa opinião o que é determinante na evolução dos sindicatos é a direção política e sindical destes, mas essa conclusão não é auto explicativa. A pergunta aqui é, então: que condições históricas se deram para haver num lugar uma direção internacionalista e, noutro, uma direção nacionalista? E isso responde-se caso a caso.

Só a questão da direção explica, por um lado, que os dirigentes radicais sejam sempre o alvo de ameaças, despedidos e assassinados; ou, em muitos casos nas democracias de pacto social, protegidos pela lei, que impede o seu despedimento – são os patrões e os Estados que reconhecem aos assim dirigentes um lugar cimeiro; só a questão da direção explica que o mesmo local de trabalho, na mesma época e com as mesmas características de gestão seja dominado, por exemplo, por ações internacionalistas radicais nos portos da costa oeste dos EUA e por esquemas mafiosos e cooptações e favorecimentos na costa leste, como é assinalado pelo historiador britânico Colin Barker:

As oportunidades foram a causa da ascensão? Os riscos de determinismo estrutural, neste caso, são reais. Um olhar mais próximo sugere que dificilmente essas oportunidades teriam sido suficientes. Nos Estados Unidos, por exemplo, a ascensão na militância da classe trabalhadora entre os estivadores da costa Oeste não ocorreu na costa Leste. Como Howard Kimeldorf demonstrou, as diferenças entre os portos nas duas costas desenvolveram-se devido às diferentes estratégias organizativas que os ativistas militantes adotaram. Ativistas em San Francisco produziram um giro sindical militante bem sucedido, radicalizando as estruturas sindicais da *American Federation of Labor* (AFL) enquanto os de New York fracassaram na tentativa de construir sindicatos “vermelhos” independentes (KIMELDORF, 1988²⁴). Como se pode ver, oportunidades podem ser tomadas ou perdidas; elas devem ser *percebidas e adotadas*. Estratégia é importante. A percepção das possibilidades é, em si, um tema para a discussão prática e o debate. Oportunidades políticas devem ser *descobertas* ou mesmo *criadas* por meio da ação coletiva. Ondas de protesto não dependem, simplesmente, de oportunidades “objetivas”, mas da disseminação de percepções partilhadas das possibilidades e dos meios para agarrá-las.²⁵

²³ “APM Terminals escalates the Gothenburg dispute - massive lockout announced from the 19th of May

²⁴ KIMELDORF, Howard. *Reds or Rackets? The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront*. Berkeley: University of California Press, 1988. Cit in BARKER, Colin. “O movimento como um todo: ondas e crises” in Revista Outubro, n. 22, 2º semestre de 2014, p. 11.

²⁵ BARKER, op. cit.

Vemos de um domínio da história dos movimentos sociais onde é hegemônica uma aproximação thompsoniana que defende que a consciência de classe nasce da experiência de classe²⁶. Portanto, operários em grandes aglomerados, com uma experiência comum teriam impulsos de solidariedade e a sub-contratação e deslocalização para a Ásia teriam colocado em causa este modelo e erodido a consciência de classe. O argumento é muito limitado, cremos. É fortemente objetivista, determinista. Desde logo porque a deslocalização para a Ásia não determinou o fim dos grandes aglomerados empresariais – veja-se os casos da indústria automóvel ou aeronáutica na Europa e nos EUA –, longas linhas de montagem complexas onde os trabalhadores estão juntos fisicamente; a expansão do modelo fordista aos serviços públicos, hospitais, e escolas, universidades, e aos serviços em geral onde foram massivamente introduzidos métodos fabris, como o setor bancário, telecomunicações, seguros etc: avaliação desempenho; vigilância e controle de qualidade, ausência de tempos mortos, protocolos etc. Por outro lado, se olharmos de novo para o exemplo de Barker, a realidade contradiz de imediato a assunção que da experiência nasce a consciência: no porto de Leixões, em Portugal, o segundo maior do país, onde perduram relações familiares, laços de décadas, pais e filhos no mesmo porto, a precariedade e discricionariedade de tratamento grassa com denúncias públicas de abusos de um sindicato local acusado de estar em convivência com os patrões²⁷.

O padrão mais comum na Europa, desde a votação dos créditos de guerra em 1914 pela social-democracia alemã, foi justamente o contrário – o nacionalismo²⁸ (com momentos contrários excepcionais, de alcance mundial, como a revolução espanhola 1936-1939)²⁹. A solidariedade internacional entre os trabalhadores nasceu quando as organizações eram ainda rudimentares e expostas a pouca competição. Como recorda Van der Linden, os tipógrafos quase não tinham exposição à competição internacional e estão entre os pioneiros do sindicalismo internacionalista³⁰.

Como refere o historiador Valério Arcary, estes destinos, nacionalistas ou internacionalistas, estão indissoluvelmente ligados à dimensão política, isto é, subjetiva. Mais do que as condições exteriores aos sindicatos é a presença de

²⁶ DEMIER, Felipe Abranches. Trabalhadores e populismo vistos sob outra perspectiva: a corrente historiográfica da Unicamp e a tese da luta por direitos. In: *Anais do I Seminário Internacional Mundos do Trabalho: Histórias do Trabalho no Sul Global* - Florianópolis, 2010.

²⁷ SOUSA, Heitor de, PIRES, Isabel e SOEIRO, José. Situação laboral no porto de Leixões, *Grupo Parlamentar*, 1 de Junho de 2016. Disponível em <http://www.beparlamento.net/situa%C3%A7%C3%A3o-laboral-no-porto-de-leix%C3%B5es> (Acesso em 13 de Maio de 2017).

²⁸ HOWARD, Michael. *A Guerra na História da Europa*, Lisboa, Europa América, 1997, p. 131.

²⁹ PRESTON, Paul Preston. *A Guerra Civil de Espanha*. Lisboa: Edições 70, 2005.

³⁰ VAN DER LINDEN, Marcel. Conclusion: The past and Future of International Trade Unionism. In: CAREW, A., DREYFUS, M., VAN GOETHEM, G., GUMBRELL-MCCORNICK, R., VAN DER LINDEN, Marcel. *The International Confederation of Free Trade Unions*. Bern: Peter Lang, 2000, p. 526-7.

líderes políticos internacionalistas que determina o curso de solidariedade internacional de determinadas organizações:

Este desafio teórico do movimento socialista desdobrou-se, no século XX, no que podemos resumir como um dilema entre posições internacionalistas e posições nacionalistas. Eis o dilema: uma análise que equaciona os conflitos entre as classes nos países ou continentes decisivos, ignorando ou diminuindo o lugar e a política dos Estados na situação mundial, será incapaz, finalmente, de explicar as próprias relações de forças entre as classes, porque o posicionamento dos Estados é uma determinação – na verdade, um elemento central - dos contextos políticos, e pecará por unilateralidade, diminuindo a força da contra-revolução. O caminho inverso seria ainda mais desanimador. Quando se subestimam os conflitos entre as classes em cada sociedade, a análise redundará, fatalmente, em avaliações superficiais, porque as lutas de classes subvertem, em maior ou menor medida o posicionamento dos Estados, e pecará por unilateralidade, exagerando a força da contra-revolução. Esse segundo caminho foi percorrido por boa parte da esquerda mundial no século XX, sobretudo, aquela que considerou que o destino da causa socialista estava indissolúvelmente associado ao futuro do governo da URSS e seus aliados. Este “nacionalismo da URSS” ou campismo socialista não deve ser confundido com o internacionalismo da revolução mundial. Resta acrescentar que na segunda metade do século XX a corrente internacionalista do marxismo foi, predominantemente, muito minoritária.³¹

Marcel van der Linden, fundador da história global do trabalho, refletiu sobre os sindicatos e propôs uma tipologia de sindicatos tripartida onde a questão da direção não é para ele relevante. Os sindicatos dividem-se entre aqueles cuja função principal é lutar pela greve (sindicalismo revolucionário); os sindicatos que não existem só para organizar greves, exemplo das associações de artesãos e dos sindicatos que apostam na negociação; e os sindicatos que nunca ou raramente organizam greves (os sindicatos amarelos). Van der Linden escreve que os sindicatos para singrarem têm que dominar um setor do mercado de trabalho e esse domínio depende de vários fatores, entre eles, a capacidade de organização e as relações econômicas que se estabelecem, em particular as que dizem respeito ao financiamento dos sindicatos³². São ainda referidos os temas da negociação coletiva, da centralização, da burocratização e da oposição nos sindicatos. O capítulo termina com referência às greves selvagens e às cisões dentro dos sindicatos organizadas por setores dos trabalhadores que defendem

³¹ ARCARY, Valério. Notas sobre internacionalismo e campismo. In: *Anais do V Colóquio Cemarx*, Unicamp, Novembro de 2007, p. 4. Disponível em: http://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/principal.html (Acesso a 2 de Maio de 2017).

³² VAN DER LINDEN, Marcel. *Workers of the World*. Leiden: Brill, 2008, p. 234 e 235

estruturas mais democráticas e que isso, na opinião do autor, pode “*reverter a orientação das relações industriais em certos momentos críticos*”.³³

Em *Labor Internationalism*, capítulo do livro *Workers of the World*, o autor investiga os motivos econômicos e políticos que promovem (e que destroem ou dificultam) o internacionalismo. Van der Linden traça o longo caminho entre aquilo que designa como (1) o primeiro estágio do internacionalismo, que corresponde ao período pré-1848 e “*ao momento em que o movimento operário se define a si próprio*”³⁴; (2) a segunda fase, entre 1848 e 1870, que o autor classifica como um “*internacionalismo subnacional*”. O primeiro caso registrado de internacionalismo organizado e consciente ocorre em Londres quando William Lovett, em nome da Associação dos Homens Trabalhadores, escreve uma carta à classe operária belga a defender a construção de uma federação de trabalhadores da Bélgica, Holanda e Províncias do Reno; (3) um período de transição entre 1870 e 1890; e (4) uma fase entre 1890 e 1960, que o autor designa por “*internacionalismo nacional*”, em que o internacionalismo é essencialmente uma forma de cooperação internacional ligada aos sindicatos nacionais, consolidados no Atlântico Norte a partir do fim do século XIX. O capítulo termina com um prognóstico algo otimista por parte do autor que defende que está aberta uma nova fase de internacionalismo, que se terá iniciado a partir da década de 60 do século XX com a descolonização, o fim da URSS etc., e que o autor classifica como “*internacionalismo transnacional*”. O qual, para singrar, terá que lidar com as mudanças que sofreu a classe trabalhadora nas últimas décadas. Nomeadamente, escreve van der Linden, este novo estágio do internacionalismo terá que ter em conta uma concepção mais ampla de classe trabalhadora, menos eurocêntrica, menos masculina, sindicatos menos autocráticos, com ampla participação da base dos trabalhadores, menos centrados em “*conseguir a boa vontade dos governos*” e mais vocacionados para a organização de greves, boicotes etc.³⁵

Nota conclusiva

Os estivadores portugueses, ingleses, noruegueses, suecos e espanhóis perceberam a tempo que a precariedade dos mais novos seria uma pressão a curto prazo sobre eles próprios. Os patrões e a tutela disseram-lhes para não se preocuparem que os direitos deles não seriam postos em causa e eles responderam “*os direitos ou são de todos ou não trabalhamos*”; “*Queremos mais pessoas a trabalhar conosco, mas queremos que tenham os mesmos direitos*”. Este lema da greve é o código genético de qualquer movimento sindical decente - um sindicato ou é para ganhar direitos para quem trabalha ou não serve para nada. Este é um exemplo, aliás, de reformismo sindical. Os estivadores não colocaram

³³ Idem, p. 257.

³⁴ Idem, p. 266.

³⁵ Idem, p. 282.

diretamente em causa o poder político, nem estão associados a uma estratégia revolucionária de derrube do Estado. Não questionaram o modo de acumulação capitalista, nem pediram a nacionalização dos portos. Fizeram o mínimo para si e para os seus, e esse mínimo, hoje, paradoxalmente, surge como revolucionário, tão baixo é o padrão de onde partimos ao fim de quatro décadas de pacto social, moldados pela incapacidade de lutas sociais que ganhem direitos laborais mínimos de civilização.

Vivemos numa economia *just in time*. Isto significa que as empresas não têm *stocks* de trabalhadores e de matérias-primas e, por isso, ouvimos dizer frequentemente que “*a peça tem que vir de...*”, ou que um comboio parou porque a Comboios de Portugal tem um maquinista doente. Os trabalhadores dos transportes possuem uma dupla força: eles não são facilmente substituíveis e toda a sociedade precisa deles de imediato, seja para o transporte de mercadorias, seja para a circulação dos trabalhadores. O que faria o governo numa greve em cadeia? Num dia, o Metrô; no outro dia, os maquinistas; no dia seguinte, os enfermeiros; um dia depois, os estivadores? O que faria o governo ao fim de uma semana com o país parado - realmente parado?

Não são só os trabalhadores dos transportes que têm essa força em potência. O mesmo se passa com os médicos, os professores, os funcionários administrativos, os magistrados. Porque esta sociedade complexa funciona toda ela em cadeia e parar por um tempo determinado essa cadeia bloqueia toda a produção e tem custos insuportáveis para o outro lado, obrigando-o a ceder. É possível parar um setor-chave - por exemplo, os maquinistas do Metrô ou de outro setor - se os outros trabalhadores do país constituírem um fundo de greve coletivo que reverta para quem entra em greve e enfrenta, em nome de todos, o poder patronal. Assim, para-se de fato o país inteiro, e isto sem que os trabalhadores percam o seu salário: cada um iria contribuir muito pouco para um fundo de greve coletivo e, dado que os transportes são um setor-chave, toda a produção ficava questionada. Por exemplo, os enfermeiros podem parar somente num setor hospitalar - o que recebe os doentes no setor informático - e, ao mesmo tempo, fazer um fundo de greve para pagar aos trabalhadores desse setor. Se isto é assim à escala nacional, também o é à escala internacional.

Uma coisa é certa, e esta já todos sabemos: os métodos usados até aqui foram insuficientes. Quem faz andar os vagões do Metrô são os maquinistas, não o governo. É preciso também lembrar que um hospital funciona sem ministros e gestores, mas não funciona sem médicos; um porto não funciona sem estivadores e funciona sem gestores portuários.

Artigo recebido em 31.3.2017

Aprovado em 12.5.2017