

Trabalho, tradição e luta na transformação do Porto de Santos

JOÃO CARLOS GOMES
Universidade Católica de Santos

RESUMO

Este trabalho analisa a trajetória de um coletivo de trabalhadores que hoje vivencia um forte impacto produzido pelo processo de modernização dos portos: o “estivador de carga e descarga do porto de Santos”. O estudo se insere em um dos temas clássicos da história social do trabalho ao tratar das conexões entre organização do trabalho, constituição da classe, articulação com outras classes e ação no processo de constituição. Procura-se relacionar dialeticamente estrutura e ação pelo fato de se articular, no desenrolar da história desses trabalhadores, uma cultura do trabalho com ações objetivas no interior das instituições coletivas de seus movimentos. Privilegia-se o conceito de experiência como instrumento para analisar comportamentos, condutas e costumes na sua relação com a transformação.

PALAVRAS-CHAVE: Subjetividade; Trabalho; Porto.

ABSTRACT

This article analyses the trajectory of a group of workers who have been living the impact produced by the process of modernization in ports: the docker of loading and unloading at “Santos Port “. This study is based on one of the classical subject of social work history and makes a connection between work organization and social class constitution linked to other social classes and the action for their constitution process. It also takes in consideration the relationship, the structure, and the action for an articu-

lation through the history of these dockers, their work culture based on objective actions inside the collective institutions of their movements. The privilege is given to the concept of experience as an instrument to analyze the worker's behavior, conduct and customs face to this transformation.

KEYWORDS: Subjectivity; Work; Port.

Este trabalho pretende refletir sobre os desafios que estão sendo enfrentados pelos estivadores do porto de Santos, em particular as suas respostas ao impasse que se lhes apresenta com os processos de modernização aos quais estão submetidos.

O pano de fundo é o contexto que se inicia na primeira metade dos anos 90 – quando um intenso processo de reestruturação deu início a mudanças nas formas de regulação das relações de trabalho dos portos brasileiros. Esse segmento produtivo de decisiva centralidade para a dinâmica econômica nacional ganha excepcional importância na medida em que sua inserção na cadeia produtiva mundial representa a própria estratégia do desenvolvimento brasileiro na economia global. A elevada intensidade em capital e a complexidade tecnológica das novas formas de operação caracterizam a transformação, contrastando com o passado de base mecânica e de trabalho intensivo de baixa qualificação, e colocam em evidência a dimensão do problema. Nesse sentido, analisar a trajetória passada daquela categoria profissional possibilita uma interpretação sobre as possibilidades de adequação às novas demandas colocadas pela modernização do trabalho no porto de Santos.

Os fatores culturais, sociais e políticos que se apresentam no processo histórico desse coletivo ganham destaque por serem elementos estruturantes que orientam as adaptações e resistências às novas tecnologias e aos novos modelos de gestão.

A história dos estivadores de Santos é marcada pelas tradições e pelas lutas que se tornaram históricas no plano nacional. Esses trabalhadores foram participantes da elaboração de normas duradouras para regular as relações de trabalho das quais tinham controle. Foram representativos de um operariado diferenciado da figura do trabalhador da indústria, uma classe cujas tradições políticas e culturais não foram forjadas no interior dos espaços fabris tradicionais. Muitas de suas idéias e formas de organização foram articuladas no próprio fazer-se que se desenvolveu através das

conexões entre organização do trabalho, constituição da classe, articulação com outras classes e ação no processo de sua constituição. A experiência da vida social proveniente do processo de trabalho teve papel determinante na construção da identidade desses trabalhadores.

A formação da classe desenvolveu-se a partir da internalização subjetiva de lutas que, no plano político, se tornaram emblemáticas. Do ponto de vista da teoria social, a experiência desse coletivo se apresenta, segundo Touraine (1984) *apud* Sader (1988:38), como uma referência da sociologia da ação, que recusa a explicação do sujeito pelo sistema e privilegia o resultado de relações entre sujeitos, definidos por suas orientações culturais e pelos conflitos sociais. São eles que experimentam suas ações e relações produtivas determinadas por interesses, necessidades e antagonismos, tratando-os em sua consciência e sua cultura das mais complexas maneiras e em seguida agem, por sua vez, sobre sua situação determinada. (Thompson, 1981:182). Suas ações pressupõem uma noção de necessidades objetivas, que os move, com as mediações simbólicas que as instituem enquanto necessidades sociais.

As características de sua identidade se encontram nas articulações com um Estado-empresário, autocrático no trato com as questões do trabalho e na crença da ascensão pelos benefícios do progresso, espaço de ação que atribuíram sentidos a suas vidas.

A base técnica do transporte marítimo que dinamizava a movimentação de embalagens com variados tamanhos, volume e peso através de trabalho manual em grande escala, e pequenas inversões de tecnologia em equipamentos, até os anos 1980, cristalizava os princípios do taylorismo clássico já que a sua organização se baseava na divisão entre trabalho manual e intelectual. Os tempos eram impostos, a tarefa individualizada e posta sob uma vigilância hierárquica.

As demandas por conhecimento estavam no plano do imediatamente visível, não implicando um saber especializado. Os laços de pertencimento se davam no interior de um ofício orientado pela ação prática.

A grande transformação mundial a partir dos anos 1970, e no Brasil a partir dos anos 1980, reduziu os espaços de articulação política que, no passado, tinham fornecido estabilidade para esses trabalhadores, dificultando a formulação de saídas concretas para o novo ambiente de trabalho.

As relações de trabalho e o Estado

As raízes da dificuldade dessas relações se encontram na própria construção de sua identidade; ressaltando que as relações com o Estado tiveram um peso relevante nessa construção.

Enquanto categoria de sindicato avulso, esses trabalhadores tinham seu salário administrado pelo Estado e percebido através da entidade estivadora, agência intermediária que representava, no porto, os armadores. Além da remuneração normal, os estivadores tinham direito a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário do dia correspondente para os serviços à noite, a um adicional de 20% (vinte por cento) sobre o respectivo salário-hora para o serviço extraordinário, a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário do período correspondente para os serviços nas horas de refeição, a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário-hora normal para os serviços aos domingos, a um adicional de 100% (cem por cento) sobre o salário normal¹ para os serviços nos dias feriados estabelecidos em lei, direitos que foram adquiridos em uma conjuntura política em que o Estado populista negociava com os trabalhadores seu projeto corporativista.

Conflitos trabalhistas eram resolvidos pelo Ministério do Trabalho. A fixação do horário de trabalho, a determinação do número de homens necessários na composição do “terno” e a fixação do número de trabalhadores de acordo com o movimento do porto eram realizadas pela Marinha. Ela podia promover a revisão das matrículas e seu cancelamento, sendo função do Capitão dos Portos efetuar as matrículas dos trabalhadores no limite fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo.

Para operar na categoria, o trabalhador preferencialmente deveria ser sindicalizado depois de matriculado na Capitania dos Portos, pois a legislação trabalhista dava uma preferência ao trabalhador sindicalizado para a execução do trabalho.

As relações de trabalho, portanto, se caracterizavam por um tipo de mediação em que o controle sobre o trabalho pressupunha uma sistemática articulação do Estado visando a manter o equilíbrio entre os interesses dos armadores e as reivindicações da categoria.

As representações da autoridade aos seus olhos eram identificadas com a lei, e o governo se apresentava com a imagem do legislador, o que proporcionou a construção da cultura do direito adquirido. Foi também a partir dessa cultura que as ações reivindicatórias lhes forneceram o sentido

de grupo, de identidade coletiva. Além disso, viveram uma experiência profunda de embates com a justiça trabalhista, instrumento poderoso que o Estado usava para viabilizar, no campo simbólico, sua imagem de “pai” junto aos trabalhadores. O sentido de pertencimento nasce e se enraíza a partir dessas vivências. Esses direitos orientavam os costumes, construtores das subjetividades no plano da vida política, social e no lazer. Nesta condição, outras articulações eram engendradas para além dos espaços do trabalho.

A área portuária, enquanto monopólio do Estado, não funcionava como um empreendimento produtivo capitalista clássico. Sua gestão não implicava os padrões de competitividade entre firmas, modelo dos portos atuais. Os custos operacionais estavam associados à simples interface física de deslocamento (embarque e desembarque de cargas e pessoas) que determinava o conceito de porto da época. Não estava presente, nessa concepção, um processo que contasse com as instalações portuárias privatizadas no qual a produtividade do trabalho fosse guiada pela capacidade de competição e negociação entre as empresas operadoras de terminais privatizados. O núcleo simbólico da existência da classe estava localizado no tipo de trabalho e na remuneração, estilo único facultado pela atividade do trabalho.

As formas de gestão do trabalho não tinham vínculos de elevado compromisso com o capital, modelo que seria requerido posteriormente por ocasião do processo de modernização.

Portanto, ao se analisar as relações de trabalho no porto deve-se ter em mente que, subjacente ao padrão de racionalização do processo produtivo, está o Estado monopolizador de um conjunto de atividades cujo objetivo é o escoamento de mercadorias que se realizam no mercado nacional e internacional.

Quando se pensa no cotidiano, condições de vida e trabalho, visão de mundo, tudo isso explicita o chão do reconhecimento das experiências concretas de trabalhadores, estes que se proletarizavam naquele período específico. Essa experiência, vinda do processo de trabalho no interior de uma divisão técnica, que demandava por diferentes níveis de habilidade e qualificação e determinava as formas de disciplinamento e organização do trabalho, foi construtora da identidade desse coletivo visto que “o trabalho manual coletivo é uma atividade bastante ritualizada, profundamente entrelaçada com a estruturação ritual das vidas dos indivíduos e das coletividades sociais...” (Hobsbawn, 2000)

Neste cenário, a modernização e o progresso estavam sendo construídos e não havia o medo do que pudesse acontecer, até porque o horizonte se descortinava como um ponto saudável a ser alcançado. O que se constata é o trabalho como fator constitutivo da subjetividade dos trabalhadores, elemento básico da identidade coletiva. A atividade social, elemento estruturante da identidade, se manifestava dentro do grupo (a família dos estivadores) e fazia a mediação entre o indivíduo e os costumes. Filhos, esposas aprendiam no grupo, em rituais de passagem, como Natal e Ano Novo, os valores de integrações maiores da classe.

A modernização em movimento

Em 1983, articulações políticas anunciavam um novo tempo e a classe, tal qual em períodos mais perturbadores, sente os riscos.

Em 23/3/1983, notas publicadas nos jornais *A Tribuna*, *Cidade de Santos* e *O Estado de São Paulo*, decorrentes do último encontro Regional da Indústria-Santos realizado no Holliday In, em São Paulo, destacam a palestra proferida pelo presidente da Codesp, Dr. Sergio da Costa Matte, cuja síntese refletia “uma campanha organizada dentro dos mais diversos setores portuários procurando difundir a unificação das categorias e a criação de terminais privativos no porto, realizando estudos visando afastar os avulsos dos terminais dos portos nacionais” (transcrito da ata da assembleia ordinária do Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos).

Nesse período, em termos mundiais, vivia-se a desregulamentação do transporte marítimo internacional sob o comando dos principais países desenvolvidos, objetivando-se a abertura de mercados ao desenvolvimento de grandes empresas globais de navegação que pertenciam à iniciativa privada. Presencia-se a intensificação do uso do contêiner para o transporte de carga geral, gerando profundas transformações nos portos mundiais (Velasco e Lima, 1999).

A economia Brasileira passava por uma recessão profunda e o PIB, que havia crescido 9,1% em 1980, apresentava uma retração de -3,1% em 1981, evoluindo para 1,1% em 1982 e recuando para -2,8% em 1983.

A Lei n.º 8630, promulgada em 25 de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, surge (confirmando as mudanças suspeitadas em 1983) com o propósito de adequar a estrutura dos portos brasileiros ao novo processo. Os trabalhadores passam a vivenciar, através

dela, alterações institucionais, como a mudança na estrutura de gestão das administradoras dos portos, a inclusão de novos atores operacionais nos portos organizados, reflexo da adesão brasileira ao novo ambiente econômico neoliberal em que se destacam a produção globalizada, a diminuição do Estado-previdência e a abertura comercial. Essas mudanças produziram novas relações de trabalho cujas implicações foram: a) quebra do monopólio das operações, ou seja, desvinculação da administradora (a Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP) da condição de operadora, tornando-a uma Autoridade Portuária responsável pela licitação das áreas do porto organizado e pela fixação de tarifas portuárias, que podiam ser determinadas por critérios locais; b) introdução da figura do operador portuário – empresas privadas que realizam o embarque e o desembarque das cargas; c) mudanças referentes aos terminais de uso privativo existentes, que passam a ter permissão também para movimentar cargas de terceiros; d) privatização dos serviços do porto de Santos, que era de administração pública e não lhe era permitido transferir os serviços para as empresas privadas; e) arrendamento (através de licitação) de áreas portuárias às empresas privadas (arrendatárias) para exploração dessas áreas, podendo optar por fazer ela própria a movimentação (ser operadora do terminal) ou contratar um operador portuário; f) dinamização e flexibilização da mão-de-obra portuária, que implica transferir para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, os trabalhadores no porto, ou seja, os trabalhadores avulsos, cujas atividades se limitavam ao interior dos navios (a maioria eram estivadores), até então controlados pelos sindicatos de classe, e os trabalhadores de capatazia, que atuavam no cais, em pátios e armazéns de retaguarda, e que faziam parte do quadro de funcionários da CODESP (Lucci e Scare, 2004).

A transformação se apresenta como resposta à crise estrutural do capital dos últimos trinta anos do século XX, na busca de solução via reorganização dos espaços da produção de valor, sob novas formas tecnologicamente mais desenvolvidas, trazendo dimensões qualitativas novas para a questão da subjetividade dos trabalhadores.

As mudanças também trazem a reboque novas formas de controle social da produção, especialmente com a figura de órgãos gestores intermediários, que marcam as disputas entre o capital e o trabalho.

A presença do OGMO, do ponto de vista da introdução de novos atores no processo de governança no porto, em substituição ao sindicato, representa uma grande ruptura nas relações de trabalho cuja gestão das

operações se encontrava nas mãos dos estivadores. Nesse sentido, o processo de mudança é caracterizado por grande resistência. Além disso, face aos grandes investimentos realizados pelas empresas operadoras arrendatárias, torna-se imperativo que as operações dos novos equipamentos sejam realizadas por trabalhadores por eles contratados e cujos padrões de eficiência requeridos ficam sob o seu controle. Essa situação traz, para o novo mercado de trabalho, a figura do trabalhador vinculado, que nasce sob a condição de forte competidor entre os trabalhadores avulsos.

Assim, são colocadas a necessidade de interpretar como as mudanças organizacionais e as novas estratégias de competitividades e de uso do trabalho, que assumem um lugar contraditório na vida desses homens que vivem do trabalho.

Na verdade, era de se esperar que o futuro devesse ser promissor na medida em que as novas formas organizativas, quando irradiadas para toda a cadeia produtiva, a partir das empresas que operam no porto, fossem elevando sistematicamente o valor do trabalho e do emprego. No entanto, a realidade não confirmou essa perspectiva, pois as medidas que conduzem ao aumento da produtividade global do sistema caminham lentamente.

O atual estágio de transformação no porto de Santos ainda não consolidou a fase de redução de custos, uma característica essencial dos serviços portuários que utilizam capital intensivo para atender amplas economias de escala e viabilizar padrões desejáveis de competitividade. A infra-estrutura (cais, pátios, áreas de armazenamento) e a superestrutura (guindastes, tratores, caminhões, empilhadeiras, imóveis) portuária ainda apresentam tamanhos operacionais reduzidos convivendo com problemas de congestionamentos geradores de custos incompatíveis que impedem o capital privado alcançar taxas de retorno razoáveis no médio prazo.

Nesse sentido, o ajuste possível está ocorrendo no plano da força de trabalho avulsa, em especial os estivadores. As negociações realizadas com o sindicato dos estivadores caminham no sentido de redução do número de trabalhadores por turno de trabalho.

A quantidade de trabalhadores requerida para o trabalho em 2006 foi 10,8% menor comparativamente a 2005. A produtividade do trabalho em 2006, medida pela relação entre o crescimento da quantidade de contêineres movimentados e a tonelagem de carga geral, comparada ao ano de 2005, apresenta-se em franca ascensão (Tabela I).

Tabela I - Quantidade de trabalhadores requeridos para o trabalho

| Meses | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----------|------|------|------|
| Janeiro | 3831 | 3967 | 3443 |
| Fevereiro | 3768 | 3780 | 3143 |
| Março | 3808 | 3738 | 3126 |
| Abril | 3794 | 3662 | 3097 |
| Mai | 3827 | 3735 | 3095 |
| Junho | 3898 | 4314 | 3101 |
| Julho | 3910 | 4036 | 3106 |
| Agosto | 4002 | 4233 | 3097 |
| Setembro | 4176 | 4189 | 3408 |
| Outubro | 4131 | 4050 | 3406 |
| Novembro | 4224 | 3832 | 4957 |
| Dezembro | 4089 | 3516 | 4968 |
| Média | 3954 | 3921 | 3495 |

Fonte OGMO - Santos

A combinação da produtividade do trabalho crescente e do rendimento médio do trabalho constante representa o pilar que ainda vai permanecer até o ponto em que os custos da movimentação no porto se comparem aos custos dos portos mundiais competitivos. Para se tornar competitivo em escala global, a estratégia adotada no porto de Santos, no atual estágio de transformação, é de flexibilizar (para baixo) a massa salarial, reduzindo a quantidade de trabalhadores nos postos de trabalho e mantendo crescente o volume de contêineres e de carga geral movimentados ao longo dos anos. A constatação se evidencia entre os anos de 2005 e 2006 nos quais a massa salarial declinou 9,6% (Tabela II).

Tabela II – Massa salarial dos trabalhadores avulsos no porto de Santos

| Categorias | 2004 | 2005 | 2006 |
|---------------|--------------|--------------|-------------|
| Estivadores | 103754031,39 | 106594026,79 | 96253102,42 |
| Conferentes | 13164731,15 | 9353203,23 | 7913491,26 |
| Vigias | 6394347,38 | 6345350,77 | 5623425,00 |
| Conservadores | 4234949,86 | 3792735,23 | 3102385,10 |
| Sintraport | 21374490,26 | 21547279,43 | 19571021,78 |
| Sindogeosp | 8788161,19 | 7182143,83 | 6712053,88 |
| Sindaport | 2881821,51 | 3237881,48 | 3264984,25 |

| | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Conferente de Catapazia | 1984957,88 | 1573312,6 | 1503661,71 |
| Rodoviários | 439034,33 | 743705,11 | 732984,52 |
| TOTAL | 163016524,95 | 160369638,47 | 144677109,92 |

Fonte OGMO - Santos

A racionalização que produz a redução dos tempos das tarefas e do número de trabalhadores por tarefa, intensificando os ritmos, avança no atendimento da estratégia específica do mercado que é redução do tempo de permanência dos navios no porto associada ao menor custo operacional e à melhor qualidade dos serviços possível.

As novas competências e suas demandas

As novas competências requeridas vão ao encontro de um trabalhador que deve consciente e voluntariamente “liberar” a própria inteligência no processo produtivo, ou seja, obter dele fidelidade e disponibilidade, e de levar a cabo uma “mobilização total” que ative suas capacidades intelectuais e seus resíduos de criatividade. Trata-se, pois, de subjugar ao capital as dimensões existenciais, subjetivas, da força de trabalho e assim fazer do pertencimento à empresa a única subjetividade possível (Revelli, Destre & Boringhieri, 1996).

Ora, a experiência vivida por esses trabalhadores na qual o sentido de pertencimento se dava a partir de um trabalho do qual detinham o controle, não encontra espaço na nova estrutura onde não é só a ruptura da base técnica do transporte marítimo, mas também as formas de controle social impostas pelas novas tecnologias e o novo sistema de governança condicionantes de uma nova identidade.

No passado, as próprias características de seu trabalho ocasional, diversificado e de diferentes tarefas, contribuíram para a preservação da sua condição funcional, imobilizando aqueles trabalhadores na busca por outros empregos e no aprimoramento educacional.

A adequação às transformações que hoje se processa, portanto, não se circunscreve exclusivamente ao campo da capacitação para o processo de trabalho. É preciso que esses trabalhadores, como sujeitos coletivos, estejam também se reconstruindo a partir do novo trabalho, cujos espaços, como antes, possuem estatuto social de embates, de negociação e também de formação.

Assim sendo, entende-se que a transição da experiência passada para a transformação atual só é possível a partir da apropriação de con-

hecimentos mais aprofundados sobre a lógica da transformação, o que permitirá elucidar as possibilidades e os limites que envolvem as relações entre capital e trabalho no porto e assim tornar possível um entendimento crítico e construtivo do processo de mudança.

O ajuste é de monta significativa, pois em termos internacionais o que se verificou foram esvaziamentos econômicos nas cidades onde os grandes portos se encontravam. Fabre (1992) e Hayot (1992), *apud* Godoy (2000), mostram num estudo em seis modernos portos europeus – Barcelona, Hamburgo, Marselha, Roterdã, Liverpool e Gênova – que as transformações tecnológicas resultaram, em quase todos eles, nos mesmos efeitos sociais tais como: perda de 100.000 habitantes em Marselha em 15 anos; perda de 50.000 em Barcelona em 15 anos; 120.000 em Gênova em vinte anos; 265.000 em Hamburgo, em 25 anos, e 400.000 em Liverpool, o que representa metade de sua população em 20 anos.

Quanto ao mercado de trabalho no porto de Liverpool, houve aumento de 27% da taxa de desemprego, o dobro da média nacional em 1991. Marselha teve taxa de desemprego de 18% em 1991 e Hamburgo, de 8,8%. Em Roterdã, onde se situa o maior porto do mundo, essa taxa atingiu 20% em 1988.

No porto de Santos, o processo atual não incorporou nenhuma mudança no conceito de produtividade, pois permanece centrado na relação quantitativa – produção por horas/homem. Além disso, o processo se dá em ambiente de supervisão “estranhada” (o OGM) que aguça os conflitos no espaço de trabalho. O uso do saber não se dá mais por um conjunto de conhecimentos que os trabalhadores manipulavam a seu favor, como no passado, mas por um conjunto de técnicas que deve ser apreendido para além do trabalho prescrito, exigindo um aumento de dedicação e do empenho agora usados a favor da empresa. É para estes elementos operativos que os requisitos de qualificação estão se voltando.

Agora, a construção social da existência requer a sua tradução cognitiva que só o conhecimento especializado pode interpretar para a reconstrução dos nexos entre causas e conseqüências, e o que torna as vivências socialmente relevantes é a sua identificação e formulação pelos sistemas especializados de conhecimento para a partir daí se chegar à percepção e interpretação da sociedade como um todo (Costa, 2004). A alteração nos perfis de habilidades requerida pela introdução de sistemas computadorizados e, principalmente, a mudança no sistema de governança no porto fraturaram os espaços de manobra que, no passado, tinham fornecido sóli-

das localizações para esses trabalhadores e a sua experiência vivida, ainda enraizada, não lhes permitem formular saídas concretas para o impasse.

Essa experiência mostra que as implicações sociais da atual transformação não estão inscritas no processo tecnológico nem nas suas demandas por conhecimento, mas nas relações sociais que presidem a utilização da tecnologia. Os homens que formaram esta classe são trabalhadores educados e socializados na tradição do ofício, o que ajudou na formação das suas identidades.

A modernização em curso, ao demandar por “outros saberes”, elimina o sentido tradicional do ofício e anula suas ações estratégicas nascidas de experiências vividas e ressignificadas em chão conhecido. O atual terreno não permite uma adaptação a partir da tradição.

O trabalho, portanto, como referência histórica, não pode ser entendido exclusivamente pelo tipo de atividade que realiza, mas pela sua articulação em certas relações sociais de subordinação, poder, cooperação, autonomia, cultura, estética e moral.

As possibilidades ou impossibilidades de adequação desses trabalhadores às novas demandas frente à modernização do trabalho, implica então uma concepção de capital humano que corresponda a uma inversão em benefício do homem e de seu desenvolvimento como um recurso criador e produtivo (Manfredi, 1998). Para tanto, as novas formas de capacitação, além daquela que partem da posição a ser ocupada no processo de trabalho e previamente estabelecida nas normas organizacionais da empresa, devem privilegiar a dimensão da capacitação, que faz com que os trabalhadores, sujeitos no e do trabalho, tenham virtualmente a possibilidade de se apropriarem crítica e construtivamente do conteúdo e do contexto de realização do próprio trabalho (Manfredi, 1998). Isso significa que, além da compreensão dos novos marcos reguladores entre capital e trabalho, da lógica que presidem as transformações tecnológicas, da dinâmica histórica das questões sindicais e trabalhistas, ainda além das novas formas de apropriação do valor pelo capitalismo hiper-competitivo, elementos que se apresentam como articuladores do processo de ressignificação impostos a esses trabalhadores, é necessário o desenvolvimento de competências sociais que seja capaz de articular processos cooperativos e solidários pelos quais se desenvolve o verdadeiro projeto emancipatório.

Conclusão

A modernização dos portos se apresenta como um caso particular da inserção brasileira no processo global de comércio internacional em um setor que teve a intervenção do Estado como fator de dinamização da economia nacional. Essa inserção se inscreve na crise estrutural do capital dos últimos trinta e cinco anos que, na busca de solução via reorganização dos espaços da produção de valor, sob formas novas, tecnologicamente mais desenvolvidas, proporcionou uma transformação a nível global de dimensões qualitativas novas para a questão da subjetividade dos trabalhadores, em especial para o setor portuário de Santos, onde as mudanças produzidas pelo processo de privatização da área portuária, com a introdução de novas formas de controle social da produção advindas de formas mais desenvolvidas da tecnologia e da gestão do trabalho, marcam as novas disputas entre o capital e o trabalho. Nesse sentido, este trabalho trilhou um caminho onde as possibilidades da análise da experiência de vida dos trabalhadores do porto de Santos são encontradas no interior do desenvolvimento econômico, político e social da economia brasileira. Vimos que não se trata de alguma força exterior atuando sobre um material bruto nem tampouco existe a suposição de que essa experiência foi gerada espontaneamente pelo sistema produtivo. Vimos também que as consciências se estruturaram nas formas simbólicas de dominação e de resistência tudo que, em sua totalidade, representa a genética de todo o processo histórico que, segundo Thompson (1978), são sistemas que se reúnem todos, em um certo ponto, na experiência humana comum, exercendo sua pressão sobre o conjunto.

A presença de um novo conceito de produção, com base em operações mais enxutas para o qual a especialização flexível é a tônica, eliminando do processo produtivo trabalhadores de baixa qualificação, cria um momento de perplexidade. Esse quadro trouxe para este conjunto de trabalhadores o medo do desemprego e da precarização vinculados à visão utópica de que a tecnologia é portadora de elementos que vão ao encontro de uma sociedade melhor. A significação desse processo encontra equilíbrio na combinação lógica entre a negação à maneira como as tecnologias vêm sendo utilizadas pelo capital, não apresentando uma solução para a mão-de-obra excluída e tampouco a afirmação do seu potencial positivo se ela estivesse a serviço do homem. Hoje a mudança implica uma difusão de um novo processo produtivo, mais sistêmico, que leva a uma outra maneira

de pensar a divisão do trabalho e a uma concepção renovada do lugar do indivíduo na produção, e que ainda, neste atual estágio de transição, encontra um sujeito fortemente impregnado das bases culturais passadas que lhes deram um porto seguro. Essa realidade enfrentada pelos estivadores do porto de Santos vem alterando seu nível de consciência, e aumentando as dúvidas sobre as possibilidades concretas de sua adaptação. As forças que alimentaram a suas formas de coesão ainda estão vivas, pois não existe, no porto de Santos hoje, estivadores vinculados às operadoras, todos permanecem na condição de mão-de-obra avulsa.

A questão, portanto, não se resolve apenas pela capacitação profissional, mas necessita também levar em conta programas mais amplos de socialização, especialmente aqueles que contemplam projetos associativos e comunitários para os quais um novo mundo é possível. Nessa perspectiva, esses trabalhadores, como sujeitos coletivos, estariam também se reconstruindo a partir do novo trabalho, cujos espaços, como antes, engendram embates, negociação e também formação.

Notas

* Artigo submetido à avaliação em 25 de maio de 2007 e aprovado para publicação em 4 de julho de 2007.

¹ Decreto nº 42.466, de 14 de outubro de 1957. Expede normas a serem observadas pelas Delegacias do Trabalho Marítimo e que deverão ser incluídas nas futuras regulamentações do exercício da profissão de consertador de carga e descarga baixadas nos termos da Lei nº 2.191, de 5 de março de 1955, e dá outras providências.

Referências

COSTA, Sergio. Quase crítica: insuficiências da sociologia da modernização reflexiva. *Tempo Social*, São Paulo, v.16, nº 2, 2004.

GODOY, A. M. Golberg. Transformações tecnológicas e mudanças nas relações entre o porto e a cidade de Paranaguá. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, nº 99, p. 5-25, jul./dez 2000.

GITAHY, C. Maria Lucia. *Ventos ao Mar: Trabalhadores no Porto, Movimento Operário e Cultura Urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Unesp, 1992.

HOBSBAWM, Eric. *Mundos do Trabalho – Novos Estudos Sobre a História Operária*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

LUCCI, Cíntia R. & SCARE R.Fava. *Custos de transação no ambiente portuário: uma aplicação da nova economia institucional para o porto de Santos*. VII Semead. Seminários em Administração. FEA/USP. São Paulo, 2004.

MANFREDI, S. M. Trabalho, Qualificação e competência profissional - das dimensões conceituais e políticas. *Educação & Sociedade*, Campinas, v. 64, p. 13-49, 1998.

REVELLI, M. Le Due Destre, Bollati Boringhieri in: *Oito hipóteses sobre o pós-fordismo*, Torino, 1996.

SADER, Eder. *Quando novos Personagens entram em Cena*. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

SARTI, Ingrid. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

THOMPSON, E.P. *Tradición, Revuelta Y Consciência de Classe*. Barcelona: Crítica, 1979.

_____. *A Miséria da Teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro Zahar. 1981.

_____. *A Formação da Classe Operária Inglesa: Comunidade, Lazer e Relações Pessoais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1987.

_____. *Costumes em Comum - estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998.

VELASCO, L. O. Marques de & LIMA, E. Teixeira. *As novas empresas mundiais de navegação determinam a evolução dos portos*. Revista BNDES, nº 11, junho 1999.