

**Associação Nacional de História – ANPUH
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007**

Cultura Portuária e Transformação do Trabalho

João Carlos Gomes¹

Resumo :Este trabalho analisa, a partir dos aportes teóricos de Edward Palmer Thompson, a trajetória de um coletivo de trabalhadores que hoje vivência um forte impacto produzido pelo processo de modernização dos portos: o “Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos” . O estudo se insere num 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 articular, no desenrolar da história desses trabalhadores, a 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 study research analyses, coming from the theory resource of Edward Palmer Thompson, the route of a group of employees that are living an impact produced by the process of modernization in the ports: the “Santos Port “Repairer of Loading and Unloading””. The study is inserted in one of the classic subject of the work social history when it deals with the connection between the work organization, the class constitution, and the link with other classes and the action of constitution process. It is looked for dialogue relationship, structure and action for the fact of articulate, unfolding the history of theses employees, the work culture with objective actions in the inside of the collective institutions of the movements. The privilege is given to the concept of experience as an instrument to analyze behaviors, conduct and customs in the relationship with the transformation.

Keywords: subjectivity, work, port.

Este trabalho, parte de pesquisa em desenvolvimento no Centro de Ciências Jurídicas e Sociais Aplicadas da Universidade Católica de Santos intitulada, “Reestruturação Produtiva , Relações de Trabalho e Identidade Operária na História do Porto de Santos”, traz para a reflexão, a experiência de uma categoria profissional que hoje vive praticamente momentos agonizantes de sua existência, o Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos.

A partir dos aportes conceituais de Edward Palmer Thompson, analisamos as vivência desse coletivo de trabalhadores.

¹ Doutor em História Social - Universidade Católica de Santos

Procura-se, relacionar dialeticamente, estrutura e ação pelo fato de articular, no desenrolar da história operária, a cultura do trabalho com ações objetivas no interior das instituições coletivas de seus movimentos, e pôr em evidência o sentido de que os homens experimentam suas ações e relações produtivas determinadas como 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)

A história desses trabalhadores é apresentada a partir de um olhar que procura compreendê-los nos seus próprios termos, como viam e viviam seu mundo social e como em sua consciência, respondiam e respondem a esse mundo. Por serem participantes da elaboração de normas duradouras para regular as relações de trabalho, tal qual as demais categorias funcionais cujos contingentes eram significativamente maiores, mas diante da transformação que limita significativamente a sua atividade laboral, se tornaram distintos em relação a elas.

Não se trata portanto, de uma perspectiva exclusiva no interior do processo produtivo, pois é considerada também, a partir de uma visão mais ampla, que se estende à noção de controle sobre a vida.

A categoria nasce no interior da base técnica do transporte marítimo mundial das primeiras décadas do século XX que orientava o processo de trabalho no porto, onde os reparos em embalagens com variados tamanhos, volume e peso, demandavam por trabalho manual em grande escala, e pequenas inversões de capital em equipamentos. Seus salários tinham elevado poder de compra, e foram determinantes nas relações pragmáticas com o Estado

O trabalhador Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos como profissional relacionado ao reparo de avarias em cargas de diferentes volumes, peso e forma, típicas da base técnica do transporte marítimo até os anos 80 do século XX, teve estatuto de categoria funcional no interior do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga até o ano de 1950 quando ocorre seu desmembramento, passo importante para a legalização da profissão em 1960.

A legalização da profissão, em 1960, estabelecia um contingente inicial de 170 homens onde 19000 trabalhadores representavam outras categorias do porto. Só a Companhia Docas de Santos, nesse ano, tinha um contingente 8885 homens.

A base técnica do transporte marítimo mundial da época orientava o processo de trabalho no porto, o que se constata no artigo 2º das Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos que preconizava:

Considera-se serviço de conserto de carga e descarga de mercadorias a realização dos reparos , consertos e restauração de sacos, caixas, engradados, em geral, amarrados de madeira, ensaque e reensaque , costura e recostura e de outros quaisquer volumes carregados ou descarregados no Porto de Santos.(Livro de Atas, 2005:18)

e no artigo 15º onde constava:

Para os serviços de consertos a serem executados em barris, quintos, quartolas, pipas, bordalezas, tonéis, soldagens, cintagens e lacração, bem como de serviços por dalas e de mercadorias sujeitas a ensaque e reensaque e empacotamento de sacos vazios , sempre que necessários a juízo da Entidade Estivadora , deverão ser escalados 2 consertadores por porão operando.(Livro de Atas, 2005:18).

As embalagens com variados tamanhos, volume e peso, demandavam por trabalho manual em grande escala, e pequenas inversões de capital em equipamentos.

Os princípios que imperavam era os do taylorismo clássico já que a organização se baseava na divisão entre trabalho manual e intelectual, os tempos eram impostos (indiretamente), a tarefa era individualizada e sob vigilância da hierarquia.

Esse trabalho demandava exigências por conhecimento formal limitadas, como se nota no Artigo 8 que trata das condições essenciais para o ingresso no quadro de consertadores:

- a) ser brasileiro, nato ou naturalizado;
- b) prova de idade entre 21 e 45 anos;
- c) apresentar atestado de saúde passado por médico da Instituição Oficial a que esteja vinculada a categoria;
- d) apresentar atestado de bons antecedentes passado pela policia;
- e) declaração de boa conduta , assinado por duas pessoas de notória idoneidade;
- f) quitação do serviço militar;
- g) atestado de vacina;
- h) certidão da alfândega de que nada consta contra os interesses fiscais;
- i) prova de habilitação profissional e de alfabetização, perante comissão examinadora designado pelo conselho da D.T.M.

Como 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, o consertador tinha direito para os serviços à noite, a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário do dia correspondente, para o serviço extraordinário a um adicional de 20% (vinte por cento) sobre o respectivo salário-hora; para os serviços nas horas de refeição, a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário do período correspondente; para os serviços aos domingos, a um adicional de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário-hora normal; para os serviços nos dias feriados estabelecidos em lei, a um adicional de 100% (cem por cento) sobre o salário normal.

Seus salários tinham elevado poder de compra, o que se comprova na Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 23 de janeiro de 1965 (Fls. 4) onde o salário do interventor Elias José da Silva, que já era presidente do desde 1961, fixado em CR\$ 400.000,00 cruzeiros mensais, (fixado por lei e representativo do maior salário da categoria) representava 9,5 salários mínimos da época, período em que o salário mínimo se encontrava no seu maior patamar de recuperação em termos de poder de compra. Esses direitos, orientavam os costumes construtores das subjetividades no plano da vida política, social e no lazer.

O “fazer-se” da classe era articulado no interior desse contexto e determinado pela base técnica do transporte marítimo da época.

Sr. Adilson de Souza, atual presidente do sindicato informa sobre os significados do ofício:

.....o tanoeiro surgiu do grande movimento de whisk, barris, tonéis do vinho, da azeitona, e outros produtos salgados que vinham em barricas e o tanoeiro, a prática dele, é consertar a barrica, montar uma barrica, é uma arte,, ela tem um segredo, você não consegue montar uma barrica, você vai aprender e tem que ter muita prática, porque ela é matemática, sabe, aquelas aduelas que são as partes de madeira que circundam os tampos da barrica tanto inferior como superior tem uma técnica,..... (SOUZA, entrevista: 2005)

A experiência do trabalho é sentida como instrumento de formação capaz de valorizar o papel dos saberes da experiência no meio de outros saberes. (NUNES E CUNHA, 2005)

A área portuária, como monopólio do Estado, não funcionava como um empreendimento produtivo capitalista clássico. Sua gestão não implicava em padrões de competitividade entre firmas, modelo dos portos atuais. Os custos operacionais estavam associados à simples interface física de deslocamento (embargue. e desembarque de cargas e pessoas) que determinava o conceito de porto da época. Não estava presente nessa dinâmica,

o processo que contava com as instalações portuárias privatizadas onde a produtividade do trabalho era guiada pela capacidade de competição e negociação entre as empresas operadoras de terminais privatizados.

Na organização da vida social, os valores constituídos a partir do trabalho tornam-se centrais, as certezas eram consolidadas pelo modo de vida que centra o indivíduo, insere-o nos contextos tradicionais, lócus relativamente estável de existência. Essa cotidianidade articulava outros elementos orgânicos da vida.

A atividade social, como elemento estruturante da identidade, se manifestava dentro do grupo (a família dos consertadores) e fazia a mediação entre o indivíduo e os costumes. Filhos, esposas, aprendiam nas festas de natal e ano novo, religiosamente comemorado todos os anos nas dependências do sindicato, os valores de integrações maiores da classe. Essas festas mediavam as relações familiares a partir do sentido estruturante do trabalho.

O lazer, como outro elemento orgânico da cotidianidade do trabalho, também era fonte de integração do grupo e por onde se transmitia para a sociedade a constituição de sua identidade. A inauguração da sede na colônia de férias na cidade de Serra Negra foi matéria do Jornal A Tribuna de Santos de 11 de Setembro de 1983

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, e elemento básico da identidade coletiva

O período entre 1977/80, marca principalmente os movimentos de transição no controle do porto, onde a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), passa a assumir, a 7 de novembro de 1980, com o fim da concessão imperial à família Gafreé Guinle, o controle da administração do porto, em substituição à Companhia Docas de Santos (CDS). A partir daí, são gestadas as condições para realização de uma das maiores transformações na vida desses trabalhadores.

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

Na Ata da Assembléia Geral Extraordinária constante do livro próprio de 23/3/1983 pode-se identificar que o monopólio do Estado no Porto estava com seus dias contados e que as articulações do lado do capital tinham uma estratégia própria para proceder a transformação conforme segue:

.... o Sr. Adilson de Souza evidenciou que já era de costume em todas as oportunidades em que realizaram os citados encontros com a participação dos armadores usuários do porto e autoridades em geral, mas sem a presença das Representações Sindicais, o que torna fácil trabalhadores avulsos serem alvos das atenções, a válvula de escape dos problemas do porto, causas dos custos operacionais, é o objetivo principal destas reuniões e encontros, porque acreditamos que as soluções todos já conhecem e não interessa, devemos insistir juntos aos organizadores destes encontros, que convidem as lideranças dos trabalhadores para participarem, apresentando sugestões para por fim a este tipo de situação e posições, que, servem somente para dificultar ainda mais o andamento das nossas e legítimas reivindicações na área do Governo (SOUZA, entrevista: 2005)

Nesse período, 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.

Nos anos 1980 ganha importância a vida cultural e social dos trabalhadores em Santos. O esporte (em especial o futebol) e os dias de festa, eram comemorados nas associações de classe onde a bebida e a comida eram abundantes, as crianças ganhavam prêmios e brinquedos, e os bailes nas sedes de recreação envolviam os trabalhadores.

Em 1984, o sindicato dos consertadores realiza um evento mostrando a dimensão dos espaços conquistados em toda essa trajetória. Um jantar dançante para 800 pessoas no Clube Atlético Santista é realizado no dia 11 de julho, ao preço de CR\$ 10 000,00 (dez mil cruzeiros) por pessoa o que correspondia a 10,5% do salário mínimo médio daquele ano

A Lei n.º 8630, promulgada em 25 de fevereiro de 1993 conhecida como Lei de Modernização dos Portos, vem (confirmando as mudanças suspeitadas em 1983) com o propósito de adequar a estrutura dos portos brasileiros ao novo processo. Os trabalhadores vivenciam, através dela, alterações institucionais, desde a mudança na estrutura de gestão das administradoras dos portos, à inclusão de novos atores operacionais nos portos organizados, reflexo da adesão brasileira ao novo ambiente econômico neoliberal.

As mudanças, também, implicam em novas formas de controle social da produção, especialmente com a figura de órgãos gestores intermediários (OGMO) que marcam as disputas entre o capital e o trabalho, fraturando os valores produzidos pela tradição e pelos costumes.

Ora, a experiência vivida por esses trabalhadores, não encontra na transformação em curso as mesmas condições estruturais que a classe experimentou no passado. O que se observa, agora, não é só a ruptura a base técnica do transporte marítimo, mas também as formas de controle social impostas pelas novas tecnologias nos portos. Esses ajustes aliados

aos novos padrões de competitividade entre as empresas nacionais e internacionais trouxeram esvaziamentos econômicos nas cidades onde os grandes portos se encontram.

GODOY, 2000, apud FABRE (1992) e HAYOT (1992), mostra em estudo com os 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 Roterdam, onde se situa o maior porto do mundo, essa taxa atingiu 20%, em 1988.

A precarização segue-se ao esvaziamento conforme o depoimento do Sr. Adilson de Souza:

.....em muitos casos o sujeito teve que se refazer, teve que se adaptar a uma nova situação, filhos que estavam em determinados colégios particulares saíram para colégios públicos, em faculdades particulares, tiveram que trancar a matrícula e parar de estudar. (SOUZA, entrevista: 2005)

Analisando o futuro da categoria ele fornece o seguinte depoimento;

.....é imprevisível, eu gostaria de encontrar forças e ter sabedoria de maneira que o meu pessoal...., eles ganhassem conhecimento em acompanhar o avanço da tecnologia , que as autoridades, a gente não joga a responsabilidade em cima das autoridades, nós temos essa responsabilidade de procurar junto às autoridades competentes uma maneira de nos acompanharmos essa evolução passo-a-passo, caso contrario nós estamos fadados.... é só parar o nosso país de exportar açúcar ensacado..... (SOUZA, entrevista: 2005)

O processo atual não incorporou nenhuma mudança no conceito de produtividade, pois permanece centrado na relação quantitativa - produção por horas/homem. Isso tem influência no processo de capacitação pois, na medida em que os conteúdos do trabalho ainda se preservam, a importância conferida aos cursos técnicos fica minimizada.

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 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 adaptação a partir da tradição.

A questão, portanto, não se resolve apenas pela capacitação profissional, mas necessita também levar em conta o acesso a programas mais amplos de socialização especialmente aqueles que contemplam fóruns de discussão e negociação de tais questões a partir de políticas públicas que levem em conta a participação dos trabalhadores.

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

Referências Bibliográficas:

- CHAUÍ, Marilena. **Cultura e Democracia**. São Paulo: Cortez, 2003.
- GODOY, Amália Maria Golberg :*Transformações tecnológicas e mudanças nas relações entre o porto e a cidade de Paranaguá*. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento** n. 99. Curitiba: jul./dez. 2000. Pp. 5-25.
- NUNES, Célia Maria F. & CUNHA, Maria Amália de A. in : *A escrita de si como estratégia de formação continuada para docentes*. **Revista Espaço Acadêmico**. Maringá: Julho 2005.
- PAOLI, Maria Célia. **Os Trabalhadores urbanos na fala dos outros**. In: *Cultura e Identidade Operária: Aspecto da Cultura da Classe Trabalhadora*. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1987.
- 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. vol.II. 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.
- SILVA, Fernando Teixeira da. **A Carga e a Culpa**. São Paulo: Hucitec, 1995.
- _____. **Operários sem Patrão - Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras**. Campinas : Editora Unicamp, 2003.