O GRANDE PORTO
MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

José Alberto Carvalho dos Santos Claro
Universidade Católica de Santos – UniSantos
Programa de Mestrado em Gestão de Negócios

GONÇALVES, Alcindo; NUNES, Luiz Antonio de Paula. *O Grande Porto: A modernização no porto de Santos.* Santos, SP: Realejo, 2008.

O Porto de Santos é com certeza o maior da América Latina, e também é tido o mais moderno. Uma parcela importantíssima do comércio exterior brasileiro o utiliza como corredor de distribuição. Mas, diversas questões motivam uma discussão interminável entre os diversos atores que existem neste importante porto: a importância da relação porto-cidade; o papel do porto no desenvolvimento econômico regional; suas perspectivas de crescimento para o futuro.

É sobre esta perspectiva que o livro de Alcindo Gonçalves e Luiz Antonio de Paula Nunes, lançado em 2008 pela Editora Realejo, tenta se apoiar. Ao ler este livro percebi que realmente estava diante de uma obra que permeou as principais discussões sobre este tema, tão discutido, mas tão pouco pesquisado. O que apenas vem ocorrendo nos últimos anos de uma forma mais qualitativa. De uma forma objetiva e clara, os autores introduzem alguns dados que suscitam novas discussões extremamente necessárias.

Um dos autores, Alcindo Gonçalves, é engenheiro civil formado pela Escola Politécnica da USP – Universidade de São Paulo. Mestre e Doutor em Ciência Política pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP e é professor do Programa de Mestrado em

Direito da Universidade Católica de Santos e coordenador geral do IPAT – Instituto de Pesquisas A Tribuna.

O outro autor, Luiz Antonio de Paula Nunes é arquiteto formado pela Universidade Católica de Santos. Mestre e Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela USP. É professor da Universidade Santa Cecília.

O livro em questão é resultado de uma pesquisa encomendada pelo IMPACTO – Instituto Metropolitano de Pesquisas Acadêmicas e Consultoria Técnico-Operacional e que teve a participação de quatorze instituições de Ensino Superior do litoral de São Paulo e a colaboração de sindicatos e empresas ligados ao setor portuário.

Já na Introdução, Gonçalves e Nunes já nos avisam a leitura da publicação "pode auxiliar no processo de compreensão da atual realidade portuária de modo geral e contribuir com o debate" para o futuro das relações entre os portos e as cidades no país (p. 23).

Será muita pretensão por parte dos autores? Com a continuidade da leitura percebemos que não, pois realmente o porto necessita de se conhecer mais e encontrar a melhor forma de se relacionar com os diversos atores presentes em sua atividade. E isso o livro nos apresenta com clareza e fundamentação. Os autores ainda nos deixam algumas questões que tentarão responder ao longo do texto: "quais são as perspectivas futuras para o Porto de Santos? Ele vai se desenvolver fisicamente? Agregará valor às mercadorias movimentadas ou continuará dependente apenas da circulação de cargas e passageiros?" (p. 25). Então o nosso interesse por entender as repostas encontradas nos apressa a leitura.

Além de pesquisa bibliográfica profunda, entrevistas junto a presidentes e diretores de sindicatos de trabalhadores portuários tornaram os dados encontrados muito mais fidedignos à realidade. O levantamento bibliográfico foi realizado nas bases de dados de diversas

instituições de ensino por estagiários contratados para este projeto editorial, ou seja, gerou ainda o interesse pela pesquisa junto a jovens alunos universitários. Mais um dos grandes méritos do livro.

O Capítulo 1 – *Um pouco de história: a região, o porto e o trabalho portuário* - traz inicialmente uma contextualização regional e a caracterização do Porto de Santos. A partir daí é iniciada uma espécie de linha do tempo do porto, desde a sua origem colonial, ainda um pouco acanhado, passando pela fase de porto imperial, período no qual "a transferência da Corte portuguesa para a ex-colônia e a abertura dos portos deram início às mudanças que levaram à independência do Brasil" (p. 29). Esta fase também viu o crescimento da produção de café no país e com isso também a importância do Porto de Santos também cresceu. Diversas formas de interligação entre o planalto, o interior e o litoral, aumentaram ainda mais o fluxo de mercadorias. Apesar disso ainda imperava certa desorganização das atividades que ali eram exercidas. "Somente em 1886 foi realizada a concorrência pública que de fato iria levar à construção do moderno porto" (p. 33).

A partir desta nova realidade iniciou-se a era do porto organizado, cujo início coincidia com a transição pela qual o Brasil também passava, saindo do Império e entrando na República. Foi neste momento que se iniciaram as obras de construção de instalações mais adequadas, pela então poderosa Companhia Docas de Santos - CDS. Mas, ao mesmo tempo, surgiam os primeiros pontos de tensão, tendo de um lado, os empresários locais; de outro, a CDS. A partir daí os autores discorrem sobre alguns aspectos das operações que ocorriam durante a atividade portuária à época, e destacaram que "não há a menor dúvida que a história do movimento operário em Santos está diretamente ligada à constituição desse porto organizado" (p. 35).

Neste ponto do livro Alcindo e Nunes nos trazem a realidade dos trabalhadores portuários naquele momento, principalmente no início do século XX, quando diversas greves eclodiram pela cidade e todas com relação direta ao porto. Eles continuam descrevendo a influência comunista no movimento sindical até meados da década de cinqüenta, que coincide com o apogeu do comércio cafeeiro e a riqueza que trazia para os empresários da época. O que na visão deles, aumentava ainda mais o fosso social. Mais para frente, Gonçalves e Nunes nos trazem uma "cronologia de criação dos sindicatos do Porto de Santos" (p. 46).

O capítulo evolui nos trazendo as modificações causadas pela fase na qual o porto atende a indústria do planalto, principalmente da região do ABC, potencializada pela inauguração da Via Anchieta. E fecham o capítulo abordando a situação do porto moderno nos demonstrando as várias fases deste período, onde nos dizem que "há todo um setor de serviços especializados em atividades de manutenção e fornecimentos de produtos aos navios", além de outras áreas que absorvem alta tecnologia (p. 58).

No Capítulo 2 – *Buscando a modernização: razões e conseqüências* – os autores nos trazem as mudanças ocorridas no porto nos anos 60, 70, 80 e 90. As duas primeiras "caracterizadas pela pouca abertura política, determinaram ao porto sua segregação não só em termos de espaço físico como de espaço político" (p. 63). Na década de 80, ele passou a ser visto "como um equipamento de infra-estrutura, planejado e gerenciado pelo Governo Federal" (p. 63), com diversas formas de intervenção, tanto nas cidades quanto nos sindicatos dos trabalhadores. Os autores vão permeando a partir daí os principais motivos que fizeram o porto e a cidade se afastarem apesar de ocuparem espaços físicos contíguos, ou muitas vezes, o mesmo espaço.

Neste ponto do capítulo os autores começam a descrever os fatos macroeconômicos que contribuíram para um novo ciclo histórico, onde a "rápida evolução tecnológica, (...) transformou as relações de trabalho e de competição" (p. 65). Eles se aproximam da explicação das causas e efeitos da globalização, mas sem se comprometerem com discussões ideológicas a respeito.

Quando se chega à década de 90, o grande fato apontado por Gonçalves e Nunes é a Lei No. 8.630/93. Mas antes disso, o início do processo de modernização já é apontado por eles como o grande causador da demissão em massa de trabalhadores vinculados à CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, que iria se transformar na Autoridade Portuária. Inicia-se nesse momento também a criação do OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra, outro marco nessa modernização. Essa Lei trouxe novos operadores portuários ligados a grandes grupos econômicos nacionais e internacionais. "Em 1998 a CODESP deixou de atuar como operadora portuária, restringindo-se ao seu papel de administradora portuária" (p. 68).

A partir deste momento o papel do CAP – Conselho da Autoridade Portuária é apresentado e se inicia a discussão sobre o trabalhador portuário e o processo de modernização, bem como a mudança do papel dos sindicatos, que apesar de ainda serem os representantes dos trabalhadores sofreram uma transformação radical na relação Capital X Trabalho, principalmente em decorrência da perda do controle e poder que eles exerciam na escolha dos trabalhadores, que foi repassado ao OGMO. Os autores neste momento discorrem sobre as modificações ocorridas nos papéis de cada sindicato, com algumas entrevistas por parte dos líderes sindicalistas.

O capítulo parte para o seu encerramento, com o quesito produtividade ganhando um destaque merecido, onde os índices de movimentação do porto são apresentados, bem como

os recordes atingidos nos últimos anos e as perspectivas dos itens movimentação de carga, de passageiros, de granéis líquidos, de granéis sólidos e de carga geral.

No início do Capítulo 3 – *O trabalho no Porto de Santos: mercado, qualidade de vida, comprometimento organizacional e qualificação* – os autores explicam as categorias de trabalhadores existentes antes da Lei No. 8.630/93, que eram divididos em trabalhadores da capatazia e avulsos e também as categorias após a Lei, que passaram a serem divididos em funcionários da Autoridade Portuária, funcionários celetistas dos operadores portuários e terminais retroalfandegados e os trabalhadores avulsos. Neste ponto os autores mostram os números de trabalhadores sindicalizados, onde claramente se percebe o crescente numero de representados pelo SETTAPORT – Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários de Estado de São Paulo em detrimento dos demais sindicatos.

Os autores apresentam diversos dados sobre a evolução do emprego e das atividades econômicas atreladas às atividades portuárias e demonstram a importância do Porto de Santos na economia da região e do país. Mais para frente abordam a qualidade de vida do trabalhador portuário e fator risco que impera em suas atividades. Mas como a mudança do perfil do trabalhador é fato, muitas das tarefas hoje dependem de um alto índice de mecanização e exigem uma maior qualificação técnica e intelectual. Qualificações que os autores abordam no texto, onde se percebe que a formação técnica é muito mais necessária do que a formação superior do trabalhador portuário. Esse dado é importante para as instituições de ensino locais. Com certeza, a grande percepção deste capítulo é nos trazer que o trabalhador que evolui na sua qualificação já obtém um bem-estar e uma ascensão social mais interessante do que os seus antecessores de outras décadas.

O Capítulo 4 – *A influência regional do Porto de Santos* – demonstra inicialmente que historicamente os portos sempre se localizaram em áreas adjacentes às cidades, e em Santos não foi diferente. Inclusive, no ultimo século com a integração da atividade industrial à atividade portuária. Os autores abordam isso de maneira interessante e nos fazem pensar o quão complexa é essa atividade. Tão complexa que muitas vezes há a disputa entre os governos federais, estaduais e municipais pelo controle político dos portos. Mais recentemente percebemos o interesse da sociedade civil organizada pelas atividades portuárias, e isso é abordado por Alcindo e Nunes de maneira enfática. Mas percebemos com a leitura que sem dúvida a atuação da iniciativa privada tem impacto sobre a geração de emprego e renda.

Percebe-se com a leitura do texto a influência ampliada do porto em outros municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS. Todos acabam tendo as suas atividades econômicas incrementadas pelo Porto de Santos.

Os autores neste capítulo conseguem nos transmitir a idéia, corroborada por diversos dados quantitativos, que diversas atividades econômicas sofrem influência direta do porto, também. E ao final reforçam a idéia de que o morador da região deveria se interessar muito mais pelo que acontece à beira do cais, deveria reforçar a sua relação de amor.

O Capítulo 5 – *Reflexões sobre o futuro do Porto de Santos* – traça as possíveis alternativas para o porto e os seus atores. Os autores nos passam a sensação de que é inegável o aumento de produtividade nas atividades portuárias, mas a preocupação do aumento do numero de empregos, principalmente dos trabalhadores avulsos. Alcindo e Nunes afirmam que "no futuro, deverão crescer as oportunidades no mercado de trabalho para profissionais de áreas como: tecnologia da informação, turismo, relações humanas, publicidade-marketing,

construção civil, manutenção de prédios e equipamentos" (p. 260). E com certeza as atividades que possuem relação direta com a atividade portuária, segundo eles, também.

Os autores demonstram um otimismo interessante, apoiado nos vários recordes batidos pelo porto na ultima década, que eles referenciam no decorrer do texto. Além disso, apontam algumas melhorias necessárias para um melhor desempenho do porto, como a dragagem, aprofundamento e alargamento do canal de navegação, as Avenidas Perimetrais, viaduto da Rodovia Cônego Domenico Rangoni e o Rodoanel trecho sul.

Apontam ainda algumas propostas de investimento da iniciativa privada, como Barnabé-Bagres, Embraport, e o Brasil Terminal Portuário. Mas uma dos investimentos sociais mais aguardados é a remoção de favelas para futura ampliação do porto na margem esquerda, Conceiçãozinha e Prainha.

Mas os autores demonstram a sua base humanista quando colocam que dois outros pontos são extremamente necessários, sendo eles, a qualificação da mão-de-obra portuária, de forma efetiva e competente e aprofundar a relação porto-cidades, de maneira que se criem, de fato, cidades portuárias, interagindo com o porto (p. 272). E esse é uma idéia que compartilhamos veementemente.

Com certeza, eles nos passam a percepção correta de que o grande porto, que dá nome ao livro, de Santos é essencial à economia do país e que deve ser tratado com carinho e investimentos precisos e urgentes. Esse capítulo, e por que não todo o livro, nos passa a sensação de esperança como a brisa que recebemos em nossas faces quando estamos à beira do nosso cais.