

RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS

Regina de Freitas Gomes Moura. Dissertação de Mestrado em Gestão de Negócios, Programa de Pós-Graduação em Gestão de Negócios (Mestrado em Gestão de Negócios), Universidade Católica de Santos, junho de 2006. Orientador: Profa. Dra. Soraia Maria do Socorro Santos Vidal.

O estudo analisado aborda aspectos relacionados à ampliação da participação das empresas e sua inserção territorial, em um contexto econômico globalizado, do qual também se destaca uma rápida transformação das práticas empresariais. Para tanto, a autora direciona as suas observações empíricas sobre os novos agentes sociais atuantes nas operações portuárias, mais especificamente no Complexo Portuário de Santos (Porto de Santos), a partir da implantação da Lei 8.630/93, conhecida como “Lei de Modernização Portuária”, focando a prática de políticas compensatórias ao “custo da hospedagem” do maior porto da América Latina. Ao mesmo tempo, identifica e faz uso de conceitos relacionados aos processos econômicos, portos e responsabilidade social empresarial. Este último, um conceito que ainda comporta contribuições diversas, uma vez que se trata de um tema bastante controverso.

Parece ser consenso que, de forma sistemática, as mudanças econômicas sempre resultaram em novas formas de organização nos portos: novas demandas associadas à agilidade e novas tecnologias no manuseio e transporte de cargas, entre as quais se destaca o processo de containerização. Na última década do século XX, as novas demandas colocadas sobre os portos foram acentuadas pela competitividade, bem como a necessidade de investimentos expressivos em equipamentos fixos, haja vista as novas tecnologias disponíveis em substituição ao trabalho humano, reduzindo sobremaneira o uso deste último. No caso brasileiro, em particular, as limitações do Estado em financiar esses investimentos resultaram na participação dos agentes privados nas operações portuárias: arrendatários e operadores. Tal fato também foi observado em portos de outros países, como por exemplo, Inglaterra e Itália. Esses agentes se caracterizam por serem grupos econômicos detentores do capital financeiro necessário aos grandes investimentos em capital fixo.

As mudanças, relacionadas acima, destacadas pela autora, recolocam em discussão novas formas relacionais entre o novo porto (empresas) e a sociedade local (cidade), pois, como mostra a mesma, os impactos da privatização das operações portuárias resultaram, entre outros, na

redução inicial da mão-de-obra empregada e queda do consumo no comércio local por parte dos trabalhadores que perderam seus empregos ou sofreram uma redução de ganhos salariais. Também ressalta que a instalação de um porto redundante para as cidades custos econômicos (imobilização de capitais fixos em terrenos e equipamentos portuários) e impactos ambientais (tráfego, poluição de diversas formas etc.). No porto estudado, esses custos e impactos, no passado, muitas vezes eram “amenizados” porque havia uma contrapartida importante para a Região da Baixada Santista, representada pelo emprego de mão-de-obra local nas atividades portuárias e pelo conseqüente encadeamento financeiro gerado pela aplicação desses ganhos na própria localidade. A autora admite como pressuposto básico do estudo que parte dos problemas identificados poderia ser minimizada a partir da adoção de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, dentro de uma nova lógica de interação entre porto e território, sob o paradigma da cooperação.

O estudo resultou da realização de uma pesquisa de natureza quantitativa (fontes primárias), que também fez uso de informações qualitativas (fontes secundárias). O universo estudado comportou os operadores portuários atuantes no Porto de Santos, e o instrumento para coleta de dados foi à entrevista estruturada do tipo questionário, aplicado em uma amostra representativa do universo, previamente definida. Além da pesquisa de campo, os referenciais bibliográficos (conceituais) contribuem positivamente para um novo olhar sobre o Porto de Santos, uma vez que enfatizam as novas formas de relacionamento entre as empresas e a sociedade, onde as primeiras aparentemente não limitam as suas ações exclusivamente na geração dos lucros, também reafirmam a importância do complexo portuário, em um contexto globalizado, para cidades como Santos, cuja grande vocação cultural se volta para a manutenção do maior Porto da América Latina. Frente à escassez de estudos relacionados ao tema e a inexistência de levantamento nos moldes apresentados pela autora, o mesmo tem caráter inovador, principalmente porque induz o leitor a refletir sobre o papel desempenhado pela iniciativa privada no Porto de Santos e suas conexões com o desenvolvimento regional. Ao indagar as empresas, a autora levou em conta cinco tópicos pertinentes as formas relacionais: Comunicação Externa, Planejamento Estratégico, Parcerias, Contribuições, Campanhas Sociais e Voluntariado. E tudo isso em uma realidade que a mesma classifica como diversa, pois se desenvolve em um ambiente econômico, jurídico e relacional ainda em construção, sendo

também fruto de uma tentativa de tradução local a um movimento mundial – a globalização, que fortemente gerou impactos para o comércio internacional em diversos aspectos: uma nova logística, organização empresarial, investimentos, ganhos de escala e a força de trabalho como um todo.

De uma listagem inicial de 101 empresas pré-qualificadas para a função de Operadores Portuários em Santos, hoje são cerca de 20 empresas na operação efetiva do Porto. Entre estas se destacam empresas de capital transnacional como, por exemplo, ADM World, uma das maiores processadoras agrícolas do mundo e a Bunge & Co. Também importantes exportadores de açúcar, como a Cargill e a Teaçú Armazéns Gerais (pertencente ao Grupo Nova América), que atua no agronegócio há mais de cinquenta anos, sendo líder no mercado nacional de açúcar e tendo como principal marca no varejo o Açúcar União. Além de outras empresas como Libra Terminais, Santos Brasil e COSAN. Ou seja, empresas que integram o Porto de Santos na rede mundial de trocas comerciais. Assim, cabe a cidade portuária criar estratégias de integração para que os custos econômicos assumidos pelas mesmas (imobilização de capitais fixos em terrenos e equipamentos portuários), bem como os impactos ambientais provocados pelo Porto (segregação entre o mar e suas imediações, poluição etc.) sejam “compensados”, uma vez que o emprego da mão-de-obra local já não é mais a principal moeda de troca nesse jogo de interesses econômicos.

O resultado desse mapeamento favoreceu a identificação das novas empresas em “ação” na região, bem como as práticas gerenciais adotadas por esses grupos, que poderão contribuir em um salto qualitativo para a comunidade. No entanto, a autora demonstra, através de dados, tratar-se de um processo longo, realizado em etapas sucessivas, que estão ligadas ao grau de conscientização de cada empresa em relação ao seu papel na sociedade. Fica assim, um grande espaço de ações ainda a serem efetivadas na Baixada Santista: parcerias efetivas entre a iniciativa privada e os vários segmentos da sociedade civil e parcerias com Órgãos Públicos, suprindo a carência destes de recursos ou de agilidade na realização de ações junto à comunidade. Os pesquisados demonstraram grande aceitação de parcerias já realizadas para a divulgação de campanhas, principalmente aquelas ligadas à Saúde. Na perspectiva da autora, caberá a sociedade local, bem como ao Poder Executivo, diversificar o foco de atuação para outras áreas como: Educação, Combate à Violência e Cidadania, por exemplo. Uma outra possibilidade diz respeito às Fundações ligadas às empresas atuantes no Porto de Santos. Essas fundações já apresentam

trabalhos desenvolvidos na área social em diversas localidades e podem se tornar grandes parcerias no desenvolvimento local.

Profa. Dra. Soraia Maria do Socorro Santos Vidal
Orientadora