

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, RELAÇÕES DE TRABALHO E IDENTIDADE OPERÁRIA NA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS O CASO DOS CONSERTADORES DE CARGA E DESCARGA

João Carlos Gomes

Resumo

Este trabalho, produto de pesquisa em estágio inicial no Centro de Ciências Jurídicas Sociais e Aplicadas da Universidade Católica de Santos intitulada, “Reestruturação Produtiva, Relações de Trabalho e Identidade Operária na História do Porto de Santos”, tem como foco de estudo a cultura e a identidade operária e por objeto de análise as mudanças nas relações de trabalho do setor portuário de Santos e seus impactos para a vida dos trabalhadores. Trazemos para a reflexão, ainda em desenvolvimento, a experiência de uma categoria profissional do porto que hoje vive praticamente momentos agonizantes de sua existência, o Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos. O estudo articula alguns dos temas clássicos da história social do trabalho o que leva a estabelecer conexões entre organização do trabalho, aspectos formativos da classe, interação com outras classes e ação no processo de sua constituição procurando também trazer a tona a questão das diferenças sociais entre as categorias funcionais que atuam no porto de Santos, mesmo vivenciando relações de trabalho semelhantes. A história desses trabalhadores, é apresentada neste estudo, por uma perspectiva 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. Procura-se relacionar dialeticamente, estrutura e ação pondo em destaque a classe pelo fato de articular, no desenrolar de sua história, a cultura do trabalho com ações objetivas no interior das instituições coletivas do movimento operário brasileiro. O objetivo é analisar as especificidades da trajetória de lutas desses trabalhadores colocando em evidência como suas ações eram manejadas segundo circunstância específicas, o que permite uma interpretação diferenciada em relação às referências teóricas desenvolvidas no período em que a classe estava germinando.

Palavras chave

Reestruturação produtiva, subjetividade, trabalho, porto

Summary

This research analyzes, based on the Edward Palmer Thompson theory, the way of a group of workers that lives today in a strong

impact produced by the process of modernization of the ports: the “load and unload fixer of Santos Port”. The priority is the concept of experience as an instrument to analyze behaviors, attitudes and costumes in relation with transformation. Through this way, the theory bases are brought in between that guided the Brazilian study about the workers action, since the eighties, and that contrast the idea of the institutions like trade unions, parts, State and civil associations placed almost all the space in social life. Furthermore, we seek to compare dialectically, structure and action by the articulation, during the history of the workers, the work culture with objective action inside the group of institutions of their movements. The study is about some of the classic topics of the social work history which links to the work organization, characteristics of the class form, interaction with other class and the action in the process of its constitution. We seek to increase the sense of the men try their action and productive relation set as interests, needs, and antagonism, treating them afterwards in their conscience and their culture in the most complex ways and then act about the determined situation. Thus, it is presented the history of the workers through a sight that seeks to understand them in their own term, how they used to see and live their social world and life in their conscience, they used to answer and have answered this world. In this meaning this study creates a reflexing space about the possibilities or impossibilities of the workers adequation to the new competency demand front of a new world of work in the ports.

Keywords

Productive restructuration, subjectivity, work, port

Recebido em set./2006

Aceito em mar./2007

REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, RELAÇÕES DE TRABALHO E IDENTIDADE OPERÁRIA NA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS O CASO DOS CONSERTADORES DE CARGA E DESCARGA

João Carlos Gomes

Este estudo, analisa alguns aspectos da trajetória de lutas de um coletivo de trabalhadores que hoje vive praticamente momentos agonizantes de sua existência: o “Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos”.

A história desses trabalhadores, é apresentada neste trabalho, por uma perspectiva 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.

A prática cotidiana, as tradições e a internalização subjetiva de suas condições de existência os orientaram desde sua origem. Foram partícipes da elaboração de normas duradouras para regular as relações de trabalho, que mantinham sob controle, e de códigos de convivência que se desenvolveram a partir delas, num ambiente caracterizado por múltiplos modos de trabalho. Trabalho, cuja demanda irregular era dependente da irregularidade da chegada dos navios e a eficiência dependia da habilidade do trabalhador, fatores decisivos para a conformação da sua identidade.

A experiência por eles vivida, se apresenta com o significado a ela dado pela literatura, compreendendo as suas lutas no processo produtivo com a finalidade de perceberem-se no processo de organização do trabalho, onde as estruturas objetivas não são determinadas a priori e, portanto, se apresentam como uma questão aberta, pelo fato de nascer de suas ações ao mesmo tempo em que é condição dessa ação. São eles que *experimentam suas ações e relações produtivas determinadas como interesses, necessidades e antagonismos, tratando-os em seguida em sua consciência e sua cultura das mais complexas maneiras e em seguida agem, por sua vez, sobre sua situação determinada*, Thompson (1981, p.182) e é essa perspectiva que procuramos mostrar neste trabalho.

Não se trata 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 suas vidas. Daí, processo de trabalho e organização da classe, se apresentam como contradição entre cultura do trabalho e mudança de vida, abordagem central do estudo.

A atividade dos consertadores de carga e descarga, estende-se ao trabalho de conserto de mercadorias, realização de 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. A organização do trabalho em turmas, comandadas por um chefe, consistia na divisão de “ternos”, ou seja, grupos de homens que realizavam uma determinada operação de conserto, de acordo com a natureza das mercadorias, do local e das condições de carregamento e descarregamento.

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. Conflitos trabalhistas eram resolvidos pelo Ministério do Trabalho, contudo, a fixação do horário de trabalho, a determinação do número de homens necessários na composição do “terno”, a fixação do número de consertadores de acordo com o movimento do porto era realizado pela marinha. Ela podia promover a revisão das matrículas e seu cancelamento sendo função do Capitão dos Portos efetuar as matrículas dos consertadores no limite fixado pela Delegacia do Trabalho Marítimo. Para operar na categoria de consertador, o trabalhador preferencialmente deveria ser sindicalizado depois de matriculado na Capitania dos Portos, pois a legislação trabalhista estipulava uma preferência ao trabalhador sindicalizado para execução do trabalho de consertador. A busca pelo trabalho era disputada na “parede”, espaço de encontro para requisição dos trabalhadores. O consertador não era obrigado a comparecer à parede já que é um diarista. Ao desejar o trabalho bastava levantar a mão e teria preferência se estivesse “na vez”, critério que leva em consideração o direito de trabalhar de novo a partir do terceiro dia trabalhado anteriormente.

A natureza do ofício e suas especificidades, orientou as relações de trabalho e a formação de sociabilidades em todo o período que compreende os anos 1950 do século XX até hoje.

Suas lutas, colocam em evidência como as pressões foram manejadas a partir da cultura e dos valores desenvolvidos, em um processo vinculado tanto à ação como ao condicionamento, exemplo clássico da conquista do controle do mercado de trabalho no porto, no ano de 1950, quando se desmembrou dos Sindicatos dos Conferentes.

As relações com o Estado reafirmaram a crença simbólica nos direitos adquiridos a partir da retórica jurídica do governo, e orientaram as demandas contra as irregularidades do Estado expressas no não cumprimento de legislação trabalhista, que frequentemente infringia.

Esses movimentos, põem em evidência que esses trabalhadores tinham um conjunto diferente de relacionamentos que determinavam suas reações à estrutura normativa e suas escolhas com respeito a elas. Demonstam que a ação social resultava de freqüentes escolhas, decisões e negociações frente ao poder constituído e repleto de contradições..

A Lei n.º630, promulgada em 25 de fevereiro de 1993 conhecida como Lei de Modernização dos Portos ou, simplesmente, Lei dos Portos, proporcionou um conjunto de mudanças onde esses trabalhadores vivenciam, alterações institucionais expressivas, desde a mudança na estrutura de governança das administradoras dos portos, até a inserção de novos atores atuantes no porto. Mudanças que geram novas relações de trabalho, onde uma das mais relevantes está na dinamização e flexibilização da mão-de-obra portuária, que implica transferir para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO, os trabalhadores no porto, cujas atividades eram controladas pelos sindicatos de classe.

O OGMO, criado pela lei, passa a deter exclusividade do cadastro dos trabalhadores portuários e é responsável pela organização do fornecimento da mão-de-obra para as operações. Com essa determinação, todos os trabalhadores portuários tiveram seus registros transferidos para ele, e para o qual os operadores portuários solicitam a mão-de-obra necessária, de acordo com o tipo e tamanho do serviço.

Fica evidente que essa classe de trabalhadores, não é igual àquela existente no século passado, e está em vias de desaparecimento. Com a reestruturação, ocorre a redução do seu contingente tradicional, manual, estável e especializado, herdeiro da era da gestão verticalizada de tipo taylorista e fordista. A força de trabalho que diminui com a reestruturação produtiva do capital, dá lugar a formas mais desregulamentadas de trabalho, com impactos negativos para esse conjunto de trabalhadores estáveis, que se estruturavam por

meio de empregos formais. A classe, portanto, não pode ser percebida a partir de identidades políticas, mas também pela fissura social e cultural.¹

Como se pode observar, trata-se do processo complexo da reestruturação produtiva, que nos remete a um conjunto de novas formas de divisão do trabalho e de flexibilizações que cria e oblitera conflitos, impacta contextos diversos que longe de se homogeneizarem, reforçaram, recriaram e desfizeram formas anteriores de segmentação.

As mudanças produzidas, implicam em novas formas de controle social da produção e marcam as disputas entre o capital e o trabalho, explicitadas por valores produzidos pela tradição e pelos costumes.

Os primeiros trabalhos de campo, por nós realizados, permitem identificar as especificidades da trajetória de lutas desses trabalhadores colocando em evidência como suas ações eram manejadas segundo circunstâncias específicas sugerindo uma interpretação diferenciada em relação às referências teóricas desenvolvidas no período em que a classe estava germinando. Elucida também o desenvolvimento do sentido estruturante do trabalho dentro de um campo de interesses antagônicos.

Na origem a classe de Consertadores de Carga e Descarga nasce do desmembramento de outra categoria, a de Conferente de Carga e Descarga, em 1950.

Nessa época, pesquisadores brasileiros, em especial no período entre os anos 50 e 60, produziam seus trabalhos a partir de um conjunto de premissas e teorias que acabavam considerando as instituições vigentes; sindicatos, partidos, Estado e associações civis, como ocupantes de quase todo o espaço da vida social. Paoli (1987, p. 53)

Esse período, foi caracterizado por esses pesquisadores como o tempo do “populismo”, período explicativo de um tipo de organização dos trabalhadores que veio a ser chamado de sindicalismo populista.

Leôncio² (1997, p.1) mostra que um dos aspectos mais marcantes desse sindicalismo estaria no fato de “partilhar de uma concepção geral das relações entre capital e trabalho mais legalista do que contratualista, além de partilhar um modelo de relações de trabalho corporativista, ou seja, aceitando a unicidade sindical, a justiça do trabalho, as contribuições obrigatórias e a existência de uma complexa legislação trabalhista”. Nesse sentido estaria

¹ THOMPSON, Costumes em comum, p.56.

² Memória Sindical de Santos 1930-1964 . Fundação Arquivo e Memória de Santos – 1997.

implícito o controle dos trabalhadores pelo poder público autocrático que agiria ao sabor das conjunturas políticas sociais e econômicas.

Contrariamente a essa perspectiva, procuramos neste trabalho, seguir o caminho da experiência viva e sentida através das ações que orientam as escolhas, as estratégias e as opções desses trabalhadores, na sua trajetória de formação das identidades.

Encontramos, em documentação oficial disponibilizada pelo sindicato, a expressão direta do significado deste processo de proletarização, contada pelos próprios sujeitos, tornando visível aquilo que não aparece pelo conjunto de premissas e teorias que tornavam os trabalhadores “deduzidos” das estruturas.

O processo de elaboração das instruções reguladoras do exercício da profissão de consertador de carga e descarga” em 1960, apresenta algumas especificidades que não expressam esse determinismo sobre a construção das identidades dos trabalhadores, reforçando nossa opção teórica de cunho Thompsoniana.

A ata da reunião que trata da elaboração das “Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Consertador de Carga e Descarga”, disponibilizada pelo sindicato, assim é apresentada:

Aos treze dias do mês de maio de mil novecentos e sessenta às dez horas na sede da Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Santos , reuniram-se as comissões nomeadas presidida pelo Sr. Silvio Marques Poppe, Presidente da Diretoria da Associação, assessorado pelo Sr. Vasco de Castro Bicudo, Secretario Geral e a Comissão do Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos, Presidida pelo Sr. Anthony Cavalcanti de Souza, Presidente do Sindicato, afim de ultimarem os estudos para o Anteprojeto das Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos , a ser enviada à Delegacia do Trabalho Marítimo de Santos, para ser submetido ao seu colendo conselho.

Observa-se que o processo se deu a partir da criação de comissões representativas da categoria patronal e dos trabalhadores, e que por essa forma de representação faz emergir as próprias práticas de reivindicação, criadoras da separação entre a esfera pública (estatal) e a privada (individual) e, nesse sentido, o trajeto que a classe constrói para si implica no seu próprio fazer-se.

Seguindo ainda o texto da ata, encontramos:

O Sr. Silvio Marques Poppe, disse querer aproveitar a oportunidade que esta última reunião lhe fornecia para ressaltar encomiosamente a atitude da Diretoria do Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos, procurando a Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Santos, órgão representativo da classe patronal à que os consertadores de carga e descarga estão ligados por força de sua profissão para em Mesa Redonda discutirem as questões de interesse mútuo e o Anteprojeto da Instruções Reguladoras de sua profissão, atitude essa sob todos os pontos de vista digna e correta e que serve de exemplo a ser seguido em outros portos.

A ação reivindicadora se expressa na atitude da diretoria do sindicato que “procura” a entidade patronal para discutir as questões de interesse..., mostrando como esses trabalhadores *experimentaram suas ações e relações produtivas determinadas como interesses, necessidades e antagonismos, tratando-os em sua consciência e em seguida agiram, por sua vez, sobre sua situação determinada.* Thompson (1981, p.182)

Destaca-se nesse ponto a característica do movimento social deste coletivo de trabalhadores, ao propor uma demanda específica, a formalização do exercício da profissão, e sobre ela desenvolve uma prática que anula a hipótese política de domínio total do Estado.

A Delegacia do Trabalho Marítimo de Santos (D.T.M.), pelo seu Conselho, elaborou e aprovou as “Instruções Reguladoras do exercício da Profissão de Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos que foi publicada no Jornal “A Tribuna” de Santos, em 3/7/1960, página 26.

As instruções reguladoras entraram em vigor a 3 de setembro de 1960.

Os consertadores de carga e descarga já haviam adquirido suficiente experiência sobre as especificidades de seu trabalho, o que viabilizou as ações para regulamentação da profissão.

O artigo 2º das Instruções Reguladoras do Exercício da Profissão de Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos diz:

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 reinsaque, costura e recostura e de outros quaisquer volumes carregados ou descarregados no Porto de Santos.

Parágrafo único: Quando solicitados pelo interessados, poderão ser atendidos os serviços conexos tais como a execução de cumieiras em geral, anteparo de cargas, forramentos com madeira em geral, divisões e separações para frutas em geral, carimbagem, etiquetagem, exceto o de bananas, confecção e

demolição de abrigos para animais, calçamento e descalçamento, empacotamento de sacaria vazia, cintagens e lacrações.

Essas especificidades da atividade do Consertador de Carga e Descarga do Porto de Santos revelam a base técnica do transporte marítimo mundial da época que orientava o processo de trabalho no porto e que ao longo da história articulará as formas de organização dos próprios trabalhadores, num quadro mais abrangente de relações políticas e culturais.

As ilustrações abaixo esclarecem melhor:



Foto 1 :Realização de reparos (cintamento em tambores)

Fonte: Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos. 1960.

A foto número 1 mostra o “fazer-se” da classe no interior de um modo de produção determinado pela base técnica do transporte marítimo da época.



Foto 2 : Ensaque e reensaque , costura e recostura e de outros quaisquer volumes.
Fonte: Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos. 1960.

No artigo 15 da regulamentação da profissão consta:

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.

Esse processo foi construtor de sociabilidades onde redes de parentescos e amizades surgiram a partir da convivência no trabalho.



Foto 3 – Anteparo de cargas

Fonte: Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos.

Aqui se destaca a curvatura característica das embarcações da época, que obrigava a instalação de anteparos.



Foto 4 : Forramento de madeiras em geral.

Fonte: Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos.

Nas instruções reguladoras do exercício da profissão dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos Parágrafo único consta:

Quando solicitados pelos interessados, poderão ser atendidos os serviços conexos tais como a execução de cumieiras em geral, anteparo de cargas, forramentos com madeira em geral, divisões e separações para frutas em geral , carimbagem, etiquetagem, exceto o de bananas, confecção e demolição de abrigos para animais, calçamento e descalçamento, empacotamento de sacaria vazia, cintagens e lacrações.

Artigo 3 – Os serviços de consertos referidos no artigo anterior, serão privativos dos profissionais denominados consertadores, devidamente matriculados na D.T.M. e de preferência sindicalizados e quando requisitados pelos armadores e seus agentes ou pelos importadores.



Foto 4 : Execução de cumieiras em geral.

Fonte: Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos.

Nas Instruções reguladoras do exercício da profissão dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos, consta:

Artigo 16 – Nas coberturas de vagões abertos, denominados “cumieiras” o serviço será efetuado por dois consertadores, sempre quando requisitados pela entidade estivadora. Em se tratando de serviço de cumieira simples com “caçamba” haverá um consertador para cada terno de estiva.

Analisando as formas concretas por onde a profissão dos Consertadores de Carga e Descarga se realiza, verificamos que as sociabilidades que decorrem do “ofício” reintroduz o simbólico como representação e significado.

Entrevistando Sr. Adilson de Souza, atual Presidente do Sindicato este forneceu informações sobre os significados do ofício:

Perguntado sobre o tempo que atuava no porto respondeu:

Veja bem, regularmente no porto eu estou desde 1960, porque quando eu falo regularmente quando eu era menor de idade eu já trabalhava no porto, com número... antigamente a contribuição era um esquema totalmente arcaico ou seja era no lápis então eu colocava o número do meu pai, eu sou filho de consertador, o meu pai na época era “tanoeiro” que é a origem da atividade do consertador.

E sobre o que seria o “tanueiro” respondeu:

O tanueiro,... o nosso país nessa fase aí, o nosso país ele era essencialmente importador,toda a matéria prima desde a nossa alimentação toda ela que fizesse ligação com a nossa alimentação ela vinha de fora dos portos europeus, dos portos sul-americanos mesmo, então veja bem, o tanueiro surgiu do grande movimento que tinha de whisk, barris, tonéis do vinho, da azeitona, e outros produtos salgados que vinham em barricas e o tanueiro, a prática dele, é consertar a barrica, montar uma barrica , é uma arte, eu ainda recentemente estive num sítio em Serra Negra e tem muitas barricas desmontadas e o grande segredo é montar as barricas , 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,mas aí veio o serviço de tanuagem, soldava tambores de gasolina, na época era fogo.

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 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, determinando as formas de disciplinamento e organização do trabalho, foi construtora da identidade desse coletivo.

No quadro mais abrangente de relações políticas, verificamos as formas de lidar com a adversidade, no contexto do processo repressivo de 1964.

O sindicato dos consertadores, na posse do Capitão-de-Mar-e-Guerra, Roberto Coutinho Coimbra na Delegacia do Trabalho Marítimo em 5 de janeiro de 1965 (auge do processo repressivo) se manifestou oficiando³:

Excelentíssimo Senhor:

O Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga do Porto de Santos, pelo seu Interventor, interpretando perfeitamente os sentimentos da categoria profissional que representa vem respeitosamente cumprimentar Vossa Excelência, pela relevante investidura que lhe foi outorgada pelo Governo Federal, representada pela Direção e administração do maior porto Brasileiro.

Sabendo que a nomeação de Vossa Excelência, além de expressar merecido reconhecimento aos relevantes serviços prestados pelo destemido soldado da pátria representa, por outro lado, confiança e tranquilidade para todos os trabalhadores portuários, este sindicato se permite formular seus sinceros votos de plenos sucessos na nova missão que lhe foi conferida, assegurando-lhe felicidades, prosperidades e iluminação. Sendo o que enseja a oportunidade, manifesta a Vossa Excelência as expressões de leal consideração e apreço, em termos das melhores,

Saudações Sindicais

Elias José da Silva – Interventor

Analisando as práticas políticas desse coletivo verifica-se que “*em situação determinada* (a intranquilidade do quadro repressivo) esses trabalhadores *experimentaram suas ações e relações determinadas como interesses, necessidades, tratando-as em sua consciência e em seguida agiram...*”. Thompson (1981, p.182)

Elias José da Silva, o oficiante, era presidente do sindicato quando ocorre a intervenção militar em 1964, sendo reconduzido ao cargo na condição de interventor. A classe o via como um hábil condutor dos interesses da categoria sendo inclusive homenageado em cerimônia retratada pelo sindicato como segue:

³ Fonte : (Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga de Santos – OFICIO R.G.I. Nº. 002/65 de 5 de janeiro de 1965 -original).



Foto 5 : Homenagem à Elias José da Silva.

Sr. Elias José da Silva permaneceu por 20 anos no exercício de cargo sindical, durante 30 anos de serviço, recebendo por isso a medalha do Mérito Sindical. Em parte do discurso proferido pelo presidente do sindicato em 1984, por ocasião da homenagem, assim se manifestou o Sr. Adilson Gonçalves:

(...) fundou e presidiu o Grêmio Recreativo dos Consertadores de carga e descarga, com o excepcional apoio a fundação da Associação dos Aposentados, teve como preocupação primordial a integração da família; obra social que deixou como patrimônio da família que integra esta coletividade, germinou e alastrou-se, constituindo-se hodiernamente em bandeira memorável de muitos Sindicatos, pois foi aqui nesta casa, que primeiro se convencionou subvencionar cestas de mantimentos para os aposentados; festa infantil de Natal para o filho do consertador.....

Trabalho e vida cotidiana moldam as práticas da cultura popular, e este nível é fundamental para se entender o próprio espaço político que esses trabalhadores propunham como base de articulação de seus movimentos.

A introdução do contêiner para o transporte de carga geral, modificou radicalmente as características dos serviços de carga e descarga, uma vez que as operações demandam por menos efetivo de trabalhadores, visto que são realizadas com alto nível de mecanização.

Nas fotos, propositadamente afixadas neste trabalho, pode-se ver que o tipo de manuseio existente nos anos 1960, não existe mais. Tal fato produziu um impacto significativo para a categoria que em 1960, por ocasião da regulamentação da profissão, no artigo nº7, foi assim constituída:

O número de consertadores de carga e descarga para o quadro do porto de Santos, fica fixado em 170 (cento e setenta) e anualmente, no mês de junho, a D.T.M. de acordo com o movimento normal do serviço, fará uma revisão de matrículas de modo a caber a cada consertador, em média, um mínimo de 400 horas de salário normal por mês.

Em 1979, no auge da atividade portuária, o número de consertadores atuando no porto era de 400 e hoje é de 47.

Conclusão

Neste trabalho, procurou-se reconstituir a história de um coletivo de trabalhadores a partir de suas experiências específicas num determinado modo de produção que é o porto. A reflexão que este texto propõe é de que os trabalhadores portuários, diferentemente de outras categorias, apresentam-se por uma composição marcada pela ascensão e declínio de suas ações políticas nascidas no interior de um espaço onde diferentes profissões, empresários, órgãos públicos de administração, além do trabalho ocasional, se constituíam em elementos desagregadores para a formação de um contínuo movimento operário em bases sólidas e radicais Silva (2003), e que agora tem um papel decisivo na formulação de estratégias frente as novas determinações do capital, trazendo condições excepcionalmente novas para se entender os impactos da reestruturação produtiva, que a ele se apresenta, a partir da década de 90.

Além disso, o trabalho procurou resgatar uma construção histórica de práticas que não se apresentam como deduzidas das estruturas, mostrando como os movimentos sociais ensinam fundamentalmente, que a dominação não é um pacote pronto em que dominados indiferenciados absorvem em não havendo outra perspectiva. Paoli (1987, p.56).

Usando a perspectiva de contar a história “dos de baixo” , “pelos de baixo”, procuramos identificar como estrutura e ação se articulam no “fazer-se trabalhador”, e por às claras o que Marilena Chauí (2003), denominou “a fala silenciada”.

Tudo isso, torna mais real o sentido da reestruturação produtiva no porto de Santos na medida em que as formas de constituição da classe faz saltar o seu papel na história de vida desses trabalhadores, possibilitando uma compreensão mais ampla sobre o impacto da transformação através de uma dimensão de extrema relevância para o novo ambiente, que é a ressignificação de valores constituídos pela tradição e pelos costumes.

Referências Bibliográficas

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e Resistência**: aspectos da cultura popular no Brasil. São Paulo: Brasiliense. 1989.

_____. **Cultura e Democracia**. São Paulo: Cortez. 2003.

MARTINS, Conceição da P. **Memória Sindical de Santos**: 1930-1964. Santos: Fundação Arquivo e Memória de Santos. 1997.

PAOLI, Maria Célia. **Os Trabalhadores urbanos nas 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.

THOMPSON, E. P. **A Formação da Classe Operária Inglesa**. Lazer e Relações Pessoais. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1987, v. II. Comunidade

_____. **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

_____. Direitos, política e trabalho no porto de Santos. In: Alexandre Fortes et al. **Na Luta por Direitos**. Estudos recentes em história social do trabalho. Campinas: Editora Unicamp, 1999.

_____. **Operários sem Patrão**: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas: Editora Unicamp. 2003.

O autor:

João Carlos Gomes

Doutor em História Social - PUC-SP

Núcleo de Estudos do Terceiro Setor

Mestrado em Gestão de Negócios

Universidade Católica de Santos

Professor do Centro de Ciências Jurídicas Sociais e Aplicadas da Universidade Católica de Santos

profjcgomes@uol.com.br