

O OFÍCIO COMO INSTRUMENTO DE MILITÂNCIA: O CASO DOS PORTUÁRIOS AVULSOS DE SANTOS/SP*

*Carla Regina Mota Alonso Diéguez***

Resumo: Este artigo tem por objetivo principal observar como a militância pode ser exercida no cotidiano dos trabalhadores não somente por parte dos “escolhidos”, mas também por aqueles que estão diariamente nas frentes de trabalho. Nesse sentido, os trabalhadores portuários avulsos de Santos e sua noção de ofício são paradigmáticos. Isso, pois, em pesquisa realizada com esses trabalhadores entre os meses de janeiro e julho de 2006, percebeu-se que, para eles, o ofício aparece como ponto central nas discussões e como elemento de luta, não apenas pelos sindicatos, mas no próprio exercício diário da profissão, quando o ofício é requerido como forma de distinção e especialização do trabalhador. Nesses termos, o artigo objetivará mostrar como o ofício adquire importância e força para tornar-se instrumento de militância e porque essa militância aparece ampliada a todos os trabalhadores.

Palavras-chave: Trabalhador Portuário. Ofício. Militância.

Abstract: This article aims to observe how the militancy can be exercised in the daily workers not only from the “chosen” but also by those who are daily in the fronts of work. This effect, the casual dock-workers of Santos and his concept of craft are model. This, therefore, in research conducted with these workers between January and July 2006, found that, for them, the craft appears as a central point in the discussions and as part of struggle, not only by unions, but in daily exercise of the profession, when the craft is required as a means of separation and specialization of worker. Accordingly, the article will target to show how the craft obtains importance and strength to become the instrument of militancy because that appears extended to all workers.

Keywords: Dock-worker. Craft. Militancy.

APRESENTAÇÃO

A história do movimento operário santista e de seu porto data do século XIX. Em 1888 inicia-se a construção do Porto de Santos, porém em

* Este artigo é parte das reflexões desenvolvidas no terceiro capítulo da dissertação de mestrado da autora, De Ogmo (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos, defendida em 2007, sob a orientação do Prof. Dr. Iram Jácome Rodrigues.

** Mestre em Sociologia (FFLCH-USP/2007), docente e pesquisadora da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP).

1877 já se registram as primeiras greves operárias em Santos.¹ Na década de 1890 estas se tornaram freqüentes, sendo registrada em 1891 a primeira greve geral de nível local do país (GITAHY, 1992, p. 59).

Greves são ações coletivas que expressam uma consciência construída com base na partilha de interesses comuns pela coletividade. Mas, também, as greves são expressões daquilo que correntemente chama-se de militância. Segundo o Dicionário Houaiss da língua portuguesa, militância significa atividade de militante, atuação, desempenho. O termo militante apresenta diversos significados, entre eles “que ou aquele que defende ativamente uma causa”.² Ou seja, realizar a militância é combater, defender algo em que se acredita, seja por ideologia, seja por sobrevivência. No caso de trabalhadores, a militância é exercida para obtenção de melhores condições de trabalho, salários mais justos, reserva do mercado de trabalho, o que redundaria em melhores condições de vida para os trabalhadores. Porém, esse exercício da militância é realizado, na maioria das vezes, por um corpo de trabalhadores mais próximo das lideranças trabalhistas ou dos sindicatos. Diferentemente, o que se busca neste artigo é observar como a militância pode ser exercida no cotidiano dos trabalhadores não somente por parte dos “escolhidos”, mas também por aqueles que estão diariamente nas frentes de trabalho.

Nesse sentido, os trabalhadores portuários avulsos de Santos e sua noção de ofício são paradigmáticos. Isso, pois, em pesquisa realizada com esses trabalhadores entre os meses de janeiro e julho de 2006,³ percebeu-se que, para eles, o ofício aparece como ponto central nas discussões e como elemento de luta, não apenas pelos sindicatos, mas no próprio exercício diário da profissão, quando o ofício é requerido como forma de distinção e especialização do trabalhador. É importante lembrar que para esses trabalhadores, a noção de ofício também é central na construção da cultura do trabalho.

Nesses termos, o artigo será dividido em partes principais. A primeira objetivará mostrar o motivo da escolha dos trabalhadores portuários avulsos de Santos, o que os torna relevante. A segunda parte terá por objetivo mostrar como o ofício adquire importância e força para se tornar instrumento de militância e porque essa militância aparece ampliada a todos os trabalhadores. Ao final, serão apresentadas as considerações finais.

¹ Gitahy registra que em 1877 houve uma greve dos carregadores de café por melhores salários (1992, p. 59).

² Disponível em: <http://houaiss.uol.com.br/busca.jhtm?verbete=milit%E2ncia&stype=k&x=9&y=11> e <http://houaiss.uol.com.br/busca.jhtm?verbete=militante&stype=k>. Acesso em: 8 jul. 2008.

³ Foram feitas visitas exploratórias aos sindicatos dos portuários avulsos de Santos e, posteriormente, foram realizadas entrevistas com alguns trabalhadores. Foram feitas entrevistas semi-estruturadas, entendidas aqui como o procedimento de pesquisa que se distingue da aplicação de questionários ou de entrevista estruturada por estabelecer previamente os temas e as questões mais amplas a serem abordadas, mas manter uma flexibilidade no diálogo entabulado com os entrevistados, porém, sem perder o foco principal da entrevista e os temas propostos.

OS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS DE SANTOS

Para falar sobre ofício poder-se-ia escolher qualquer categoria trabalhista em que códigos e regras próprias são necessárias para o exercício da profissão. Nesse caso, poder-se-ia falar dos trabalhadores fabris (LOPES, 1964), dos trabalhadores das usinas de açúcar (LOPES, 1978) ou de qualquer trabalhador do qual seja exigida uma especialização oriunda do aprendizado da profissão. Mas, o foco são os trabalhadores portuários avulsos. Por quais razões um estudo sobre os portuários avulsos de Santos torna-se relevante?

Deve-se atentar um pouco à história dessa cidade, de seu porto e seus trabalhadores. Santos é uma cidade do litoral do Estado de São Paulo, com 418.288 habitantes,⁴ que abriga o maior porto da América do Sul. Com quase 13 km de extensão, o porto de Santos bate a cada ano recordes na movimentação de soja e açúcar,⁵ por exemplo, e vem sendo apontado como o grande *hub port* brasileiro.⁶ Porém, nem sempre foi assim. O Porto de Santos só se tornou esse gigante após a introdução do café no interior do Estado de São Paulo. Até então, o porto de Santos recebia os portugueses e demais estrangeiros que vinham visitar essas terras e movimentava as cargas oriundas da Europa para abastecimento interno. Após a descoberta do café brasileiro pelos europeus, a partir de 1850, o porto de Santos, assim como o Porto do Rio de Janeiro, passou a exportar o “ouro negro”. (ARAÚJO FILHO, 1969). Dessa forma, o porto que era coberto de trapiches onde mal cabiam as cargas a serem embarcadas e onde os navios aportavam a cem metros dos mesmos, necessitava de reformas. Foi, então, que se abriu licitação para realização das obras do Porto de Santos, tendo em 1888 a concorrência sendo vencida pelo grupo liderado pelos empresários Cândido Gafrée e Eduardo Palacin Guinle, que constituíram a Companhia Docas de Santos.⁷ Em 1890 essa companhia ganhou o direito de explorar as atividades portuárias em Santos durante noventa anos (GITAHY, 1992).

Desde esse período até 1980 o Porto de Santos foi gerido por uma empresa privada. Porém, os trabalhadores desse porto não eram todos empregados da Companhia Docas de Santos. Havia uma divisão do trabalho para além da divisão interna da Docas. Na década de 1920 os estivadores de Santos lutaram para trabalharem independentemente, sendo os próprios

⁴ Dados da contagem populacional de 2007. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>.

⁵ Entre os anos de 2004 e 2005 houve um aumento de 9,73% no embarque da soja e 14,14% no embarque do açúcar. Dados disponíveis no site da Companhia Docas do Estado de São Paulo: <http://www.portodesantos.com/doc/nav.php?a=2005&d=releases&d2=arquivo>.

⁶ *Hub port* é o porto que tem capacidade para movimentar todo tipo de carga, de granéis a contêineres.

⁷ A Companhia Docas de Santos deu lugar à Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) que é administrada pelo Governo Federal.

gestores do trabalho, o que foi reconhecido por Getúlio Vargas na década de 1930 e se tornou artigo da Consolidação das Leis do Trabalho, de 1943 (SILVA, 2003). Criaram-se, então, duas subcategorias dentro da categoria dos portuários: os chamados doqueiros, empregados da Docas, e os avulsos, aqueles que vendiam sua força de trabalho a diversos patrões sem possuírem vínculo empregatício com algum deles. Dentro das subcategorias existiam outras categorias, distintas pelo exercício de seu ofício. Tal divisão perdurou até 1993, quando foi promulgada a Lei nº 8.630, que teve por objetivo a modernização dos portos brasileiros e, entre outros fatores, transformou todos os trabalhadores em portuários avulsos. Segundo Rodrigues e Vaz (2001, p. 53), avulso,

até a promulgação da Lei n. 8.630/93, era a designação do trabalhador que atuava exclusivamente por conta do proprietário da embarcação, o armador. Suas funções mais conhecidas eram as de estivador, vigia, consertador, conferente e bloquista. Por definição genérica, esse grupo veio a ser chamado de avulsos de bordo, pois, em consequência da citada lei, foi criada a categoria de avulso de capatazia, formada por trabalhadores operacionais egressos da Codesp.

Pode-se dizer que nos demais portos brasileiros não há muita diferença quanto à divisão do trabalho. Mas, o que torna os trabalhadores portuários avulsos de Santos especiais nesse processo é que deles partiu e se consolidou a luta pelo *closed-shop*, ou seja, a restrição do mercado aos trabalhadores sindicalizados e a gestão do trabalho pelas entidades sindicais. Como exposto acima, essa luta aconteceu não apenas por motivações econômicas, como restrição do mercado aos “estabelecidos” e garantia de pagamentos, era uma luta contra o monopólio do “polvo”⁸ (HONORATO, 1994), ou seja, da Companhia Docas de Santos. Segundo Silva (2003), o conflito entre avulsos e Docas foi essencial para a constituição do *closed-shop* em Santos, pois em sua raiz reside a questão da independência da categoria. Além das questões econômicas que movem essa luta, em decorrência do baixo salário pago pela Doca a seus estivadores, a possibilidade de exercer sua função sem vínculo empregatício, ganhando por dia ou por tonelagem, como aconteceu em meados da década de 1950 (SARTI, 1981, p. 57), foi o que moveu os estivadores santistas na luta pelo *closed-shop*. Ou seja, os trabalhadores portuários avulsos de Santos construíram um sistema de gestão do trabalho ancorado no trabalhador, diferindo do sistema básico, em que o capital gere o trabalho. Porém, pode-se dizer que esses trabalhadores não são autogestionários, pois não detêm o capital, mas fazem frente a ele e dispõem de grande poder de barganha por dominarem a gestão do trabalho.

⁸ Essa era a denominação dada a Companhia Docas de Santos devido a seu caráter “tentacular”, querendo abarcar o máximo de controle possível. Sobre a formação da Cia Docas de Santos ver Honorato (1994).

E para tal, pela primeira vez, foi convocada a noção de ofício como necessária para o estabelecimento e manutenção do sistema de *closed-shop*. Isto, pois, só deveriam adentrar o mercado aqueles aptos ao exercício da profissão. Conforme exposto acima, dentro das subcategorias existiam outras categorias, distintas entre si pelo ofício. Cabe, então, expor como essas categorias se distinguem e como a noção de ofício adquire importância para esses trabalhadores a ponto de se tornar instrumento de militância na luta pela manutenção do *closed-shop* e sobrevivência no mercado de trabalho.

Vale lembrar que o sistema de *closed-shop* permaneceu até a década de 1990, mais precisamente o ano de 1995, quando foram criados os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, previstos pela Lei n. 8.630/93 e que têm por objetivo realizar a gestão da mão-de-obra, o que inclui o cadastro e registro dos trabalhadores portuários e as regras para admissão no mercado de trabalho, a distribuição da atividade laboral e pagamento dos salários, entre outros pontos, tudo sob a direção do operador portuário, o empresário do setor.

O OFÍCIO COMO INSTRUMENTO DE MILITÂNCIA

Primeiramente, deve-se lembrar que o sistema de *closed-shop* não era exclusivo dos portuários avulsos santistas. Muitos trabalhadores portuários do Brasil e do mundo lutaram pela sua existência e manutenção. Trabalhar com esses exemplos ajuda a compreender as especificidades da noção de ofício entre os portuários avulsos santistas, assim como suas semelhanças com uma noção mais global.

Cruz (1998), em seu estudo sobre os estivadores do Rio de Janeiro, preocupou-se em mostrar a luta dos trabalhadores pela implantação do *closed-shop*, que neste caso data do início do século XX. Ela ressalta a importância que o *closed-shop* tinha por exercer um controle sobre a entrada de novos membros no mercado de trabalho, restringindo esta aos homens que realmente faziam da atividade portuária seu principal meio de sobrevivência.

Outro autor que também ressalta a necessidade do *closed-shop* como forma de garantir a estabilidade de trabalho daqueles que não eram meramente trabalhadores ocasionais foi David Wellman (1997, p.60). Nesse caso, ele se refere aos trabalhadores do Porto de São Francisco (EUA), mostrando como a questão do controle do mercado de trabalho é uma característica da natureza do trabalho portuário avulso.

Como se pode ver, o *closed-shop* foi uma conquista importante para os trabalhadores portuários avulsos, não apenas do Brasil, mas de outros países. Nascido e garantido pelos estivadores, o *closed-shop* espalhou-se pelas categorias de avulsos que vieram posteriormente. Cada uma dessas

categorias tem características próprias no exercício de sua atividade que a tornam detentora das “noções de ofício”, tão necessárias para a distinção entre as categorias. Para que seja possível uma melhor compreensão das categorias de portuários avulsos existentes no Porto de Santos e de sua noção de ofício, pontuar-se-á um pouco sobre cada uma delas para que seja possível verificar as fronteiras existentes entre os ofícios e a importância que o ofício terá em momentos de resistência ou mesmo no exercício cotidiano de sua atividade.

A estiva é considerada a categoria portuária mais importante. Esse fato é atribuído ao grande número de estivadores, não apenas no Porto de Santos,⁹ mas em todos os portos brasileiros. Tanto que, até a década de 1990, trabalhador portuário era sinônimo de estivador. O trabalho da estiva consiste “(...) na arrumação e retirada (estivagem e desestivagem) das mercadorias exclusivamente no convés e nos porões do navio.” (SARTI, 1981, p. 21). Os estivadores trabalham em ternos,¹⁰ assim como os demais portuários, que são divididos pelo número de porões do navio. O terno, para o avulso, divide-se entre o convés e o porão do navio. Segundo Cruz (1998, p. 59),

A responsabilidade pela estivagem fica em grande parte nos ombros de um grupo de homens que interagem de modo direto e personalizado, mantêm relações de interdependência e complementaridade e vivem eles mesmos todo o ciclo de operações envolvido no processo de trabalho. Cada membro do grupo tende a vir a ser um estivador completo, capaz de substituir o seu colega, e existe um limite para a utilização de mão-de-obra inteiramente virgem e não socializada nos códigos da profissão. A segurança de todos depende de cada um e há uma folha de pagamento comum que é dividida por todos igualmente. O ‘terno’ é, portanto, um grupo não especializado, não hierarquizado (embora possa haver relações informais assimétricas), auto-integrador e que tende a mostrar qualidades de autonomia responsável.

O que se pode ver é que o trabalho da estiva, considerado por muitos uma atividade em que apenas a força física é necessária, envolve códigos próprios que permitem aos estivadores terem controle do processo de trabalho. Por exemplo, cabe a eles arrumarem a lingada¹¹ com a carga que será transportada do porão do navio para a terra. Além disso, “o trabalho da estiva varia de acordo com a mercadoria a ser transportada, o que acentua,

⁹ Segundo dados de 2005 do OGMO-Santos, o número de estivadores cadastrados e registrados no OGMO chegava a mais de 5 mil, enquanto os trabalhadores de bloco, segunda maior categoria entre os avulsos de Santos, contava apenas com 378 trabalhadores. Dados obtidos no site do OGMO-Santos em 10/03/2007: www.ogmo-santos.com.br.

¹⁰ Terno é a unidade de trabalho do portuário. É composto de trabalhadores avulsos e doqueiros. Os primeiros ficam a bordo e os demais, em terra.

¹¹ Lingada é o termo utilizado para arrumação de sacas envoltas em cordas e içadas por guindastes. Esse termo também é utilizado por outras categorias para identificar a posição do trabalhador no processo produtivo.

ainda mais, as características do trabalho e da mão-de-obra” (AGUIAR; FREDDO; JUNQUEIRA, 2006, p. 1004). Porém, é importante notar que, segundo Cruz, o ofício é tão importante que os trabalhadores ingressantes na profissão encontram dificuldade no exercício da atividade, assim como na própria socialização com os demais colegas. Esse fato, até a modernização portuária, era contornado com a admissão de parentes no mercado de trabalho. Mais à frente, esse ponto será retomado.

A categoria dos conferentes de carga e descarga é tão antiga quanto a estiva. Conhecidos primeiro como caixeiros, depois conferente e, atualmente, com a globalização, *tallyman*,¹² o seu sindicato tem o dia 18 de dezembro de 1932 como data de fundação. Alexandrino e Matos (1995, p. 14) trazem alguns dos elementos necessários para exercer a profissão, assim como a natureza do trabalho dos caixeiros no início do século XX.

Caixeiros controlavam o trabalho, verificavam, anotavam, conferiam cargas. (...) Em primeiro lugar, era preciso ser da confiança da empresa de navegação ou dos atravessadores de cargas. Fora isso, a boa letra caprichada e o conhecimento razoável de matemática.

Outra passagem de Alexandrino e Matos (1995, p. 24) coloca a necessidade do *closed-shop* também entre os caixeiros do início do século XX.

Antonio Carneiro e Manoel Gomes Duque eram dois portugueses, (...), caixeiros profundamente irritados com a exploração a que eram submetidos e – especialmente – com a escolha para os serviços de gente desconhecida da profissão. Eram os amigos dos encarregados, os recomendados por guardas aduaneiros, os que levavam pedidos “muito especiais” de altos empregados da Cia. Docas – era uma verdadeira invasão em prejuízo dos que corriam cais atrás de serviço havia tantos anos.

Mais uma vez, a necessidade de restrição do mercado aos “estabelecidos” não se faz meramente por motivos econômicos, mas também para coibir o poder da Docas, que, ao exercer controle sobre as atividades portuárias, podia indicar aos encarregados os trabalhadores que exerceriam a atividade. Nesse sentido, afirmar o conhecimento do ofício faz-se necessário para garantir a sobrevivência no mercado de trabalho.

Comparando com os dias atuais, a natureza do trabalho do conferente ou *tallyman* pouco mudou. Os conferentes ainda continuam a verificar, anotar e fiscalizar toda carga embarcada e desembarcada dos navios. Normalmente o trabalho do conferente é dividido em lingada e chefia. Na primeira função é necessário, em média, um conferente. O lingada é responsável por conferir todas as informações sobre a carga, incluindo se foram

¹² A tradução de *tallyman* é “homem que conta”, ou seja, aquele que confere a quantidade e a qualidade da carga embarcada e desembarcada.

pagas as tarifas portuárias e se as cargas foram liberadas pela Receita Federal. Essas informações são anotadas no *tally*, um formulário de conferência, que atualmente se encontra disponível em papel e também em meio eletrônico, por meio de *palm-tops*.

A chefia é exercida por dois conferentes, um na função de chefe e outro na função de ajudante. O chefe planeja, coordena, orienta, fiscaliza e acompanha o embarque e desembarque do navio, desde a chegada no cais até a sua saída. Ele também é responsável por requisitar o pessoal avulso necessário para a atividade, assim como equipamentos e material. Ao final da operação, o chefe deve elaborar um relatório das atividades e entregar ao comandante do navio e ao operador portuário. Assim como os estivadores, seu trabalho restringe-se a bordo, sendo a conferência de terra feita pela capatazia.

Se, por um lado, o desenvolvimento tecnológico gera desemprego, por outro, permite a aquisição de novos conhecimentos. Para os conferentes, os dois lados da moeda se apresentaram. A containerização trouxe uma queda no número de trabalhadores necessários à operação, porém permitiu-lhes o desenvolvimento de novas habilidades, tornando-os uma das categorias com maior divisão de funções entre os avulsos. Além das funções de lingada e chefia, os conferentes passaram a exercer a função de “planejadores da distribuição da carga”, divididos em “planista” e “planista-master”. Nos navios porta-contêineres há necessidade de, no mínimo, dois conferentes, um para cada função. Cabe a eles receberem o plano de carga da operadora portuária e indicar aos estivadores onde a carga, no caso o contêiner, será colocada. Caso achem necessário, eles podem realizar alterações no plano de carga. Além disso, são responsáveis pela sistematização das informações registradas e pela elaboração de um resumo que será entregue ao comandante do navio e à operadora portuária.¹³ Para isso, continuam sendo necessários conhecimentos de matemática, assim como sobre a estrutura dos navios, pois uma carga colocada em local errado pode fazer o navio adernar. Essa categoria dispõe de um bom nível de escolaridade. Segundo dados obtidos em entrevista com o presidente do sindicato, “nós temos conferentes que são formados pela Unicamp, esse concurso de 94 (...), no geral, 90% têm 3. grau. Então, essa moçada tem um monte de engenheiro. Hoje, engenheiro e advogado têm de monte”. (Julio, conferente, 10/01/2006).

Seguindo com as distinções de categoria, os consertadores de carga e descarga do Porto de Santos fundaram seu sindicato em 7 de agosto de 1950. Quatro anos depois a profissão foi regulamentada. O trabalho dos consertadores consiste em consertar as cargas avariadas durante as operações de embarque e desembarque “(...) de forma a garantir a integridade da carga e a continuidade da operação” (OLIVEIRA JÚNIOR, 1994, p. 165).

¹³ Dados retirados do Programa “O Porto”, da TV Mar/Santos. Data: dezembro/1998.

Antonio conta um pouco sobre a profissão de consertador. O consertador exerce

(...) serviço de consertos em caixas que vão de pequeno porte até caixas de 15, 20 30 até 100 toneladas. São caixas grandes, volumes grandes. Além de consertar caixas, os consertadores amarram os volumes com fita de aço, com máquinas próprias. Além disso aí, os consertadores costuram os sacos das sacas, do embarque dos sacos de açúcar quando rompe na movimentação seja em terra, seja a bordo, os consertadores costuram em terra, costuram em bordo. O consertador ta sempre ligado ao terno, ele solda, continua soldando o tambor, ele promove o escoramento das cargas, das cargas que estão embarcadas no navio. O que é o escoramento? O escoramento é uma operação, é uma atividade do consertador e visa exclusivamente a segurança do navio. Se você colocar a carga com espaços, pra não completar o espaço, nos fazemos escoramento pra que ela não se mova, nem pra frente, nem pra trás. Porque dependendo da mercadoria ela corre pro lado. Eu te dou um exemplo, navios de bobinas de aço. Embarcam aí 20 mil, 30 mil toneladas de bobinas de aço. E essa carga se ela correr pro lado, o navio vai a pique. É só ela correr, o navio vai a pique. Não tem como. Nós temos vezes que estamos aqui, no porto, e nós somos convocados de emergência pra entrar a bordo do navio e proceder a escoramento. Ou seja, eles tiram a carga, colocam de novo no lugar e nós vamos escorar pro navio seguir viagem. Hoje os navios são quadrados, mas mesmo assim não pode ter espaço morto. E todo este trabalho é feito com madeiras pesadas. Nós utilizamos serras, aqueles arcs de serras, ou serras mecânicas, moto serras, e utilizamos as mais diferentes medidas de pregos, e o trabalho é artesanal. É um trabalho que valoriza muito a nossa profissão, tem navio que não desatraca o navio antes de nós falarmos, “nós terminamos o nosso trabalho.” (Antonio, consertador, 21/07/2006).

Percebe-se na fala de Antonio como a noção de ofício é importante. Quando ele diz que o trabalho é artesanal e valoriza a profissão, a ponto de um navio não desatracar sem a conclusão do trabalho do consertador, ele demonstra que o ofício é necessário para manutenção desses trabalhadores e que as características dele é que permitem que os trabalhadores o utilizem em momentos em que a profissão se torna necessária para a manutenção do mercado de trabalho e garantia de sobrevivência individual e da própria categoria.

Os vigias portuários, como o próprio nome diz, têm por função cuidar da segurança das embarcações e das cargas embarcadas ou desembarcadas. Seu sindicato foi fundado em 22 de agosto de 1938. Já os trabalhadores de bloco formaram seu sindicato em 1981, ano em que saíram do Sindicato dos Estivadores de Santos, onde eram uma categoria correlata. Seu trabalho consiste na arrumação para recebimento da carga, amarração da carga e do container e limpeza da embarcação (OLIVEIRA JÚNIOR, 1994, p. 164-165).

Como se pode observar, cada categoria tem suas peculiaridades, que tornam a divisão entre elas necessária e substantiva na Babel portuária. O ofício constitui-se historicamente e seus limites permanecem pelo processo de passagem das “artimanhas” da profissão com base na experiência. O

concurso realizado em todas as categorias avulsas, exceto na estiva no qual o ingresso até 2001¹⁴ era feito por indicação, era uma forma que preservava a noção de ofício e também uma garantia para que entrassem na categoria apenas trabalhadores aptos a exercê-lo, ou seja, com capacidade comprovada para tal. Para isso, a comissão de avaliação dos concursos para ingresso nas categorias incluía um membro da Delegacia do Trabalho Marítimo, um membro do sindicato dos empregadores e um membro do sindicato da categoria. Ao designar, em lei, um trabalhador para a comissão de avaliação, o governo atestava a importância do conhecimento do ofício para exercer a profissão, colocava o sindicato em posição de destaque, reconhecendo-o como guardião das experiências dos trabalhadores e, principalmente, demonstrava que nessas experiências, desenvolvidas na cotidianidade, estavam guardadas as artimanhas necessárias para a construção do ofício.

Além dessa distinção, que permite limitar as categorias portuárias avulsas, é bom lembrar a diferença entre o trabalho portuário e o trabalho fabril, o que é importante para compreender melhor o ofício como instrumento central na construção da própria identidade do trabalhador. Segundo Cruz (1998),

(...) não é só o caráter da supervisão que distingue a estiva da fábrica. O próprio processo de trabalho também é muito diverso do fabril, consistindo em operações de transferência e movimentação de carga de um lugar a outro, feitas manualmente com a ajuda de alguns equipamentos - guindastes, paus de carga e cábreas de bordo (no início do século, praticamente só os primeiros). Não há, portanto, uma estruturação tecnológica do trabalho, nem um sistema de máquina que comande o processo de trabalho, discipline e organize os trabalhadores. (...) No navio, os homens não são apêndices da máquina, e sim a máquina é um apêndice dos homens. Este fato faz com que a relação homem-homem seja mais importante do que a relação homem-máquina, o que não implica, é lógico, a inexistência de limites físicos. Tanto as dimensões e formas dos porões do navio, quanto a natureza da carga limitam os métodos de manuseio, mas esses são limites amplos e dentro dos quais os operários são soberanos. Deste modo, a organização do trabalho apóia-se fortemente no costume e na experiência adquirida pelos trabalhadores ao longo dos anos, e não em regras ditadas pelo designer da máquina ou por um corpo externo de gerentes. (p. 56-57)

O que se pode notar é que, antes do processo de modernização portuária, a relação homem-máquina era ínfima nos portos, sendo a relação homem-homem predominante no processo de trabalho. As formas de ma-

¹⁴ Os estivadores de Santos passaram ter sua gestão de trabalho feita pelo OGMO a partir de 2001. Porém, esse fato não aconteceu sem resistência. Entre o final de março e início do mês de abril, os estivadores santistas pararam suas atividades durante treze dias e realizaram piquetes e greves, o que incluiu a invasão, por parte dos trabalhadores, das instalações do OGMO. Dados obtidos em: <http://www.viasantos.com/intersindical/>; <http://www.sindicatomercosul.com.br/noticia02.asp?noticia=1136> e em entrevista do ex-presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos concedida a Rosângela Ribeiro Gil, disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4100&sec=99>.

nuseio das cargas, o acondicionamento, o conserto das cargas, todo o trabalho avulso precisava de noções que, bem ressalta Cruz (1998), são passadas ao longo dos anos pelo costume e a experiência.

Assim, os “segredos” da profissão têm de ser transmitidos pelas instruções e, por exemplo, dado *in loco*, permanecendo sob o controle da força de trabalho. (...) a profissão retém um forte caráter artesanal que é, então, a base do orgulho e da identidade profissional do estivador. (CRUZ, 1998, p. 58-59)

Nesse sentido, o ofício vai adquirindo uma magnitude que o torna essencial e necessário como instrumento de militância, aqui utilizada como ato de defender uma causa, não apenas em momentos de conflito coletivo, mas na luta diária pela sobrevivência dentro do mercado de trabalho.

Para que o ofício seja perpetuado, preservado e, principalmente, se torne forte, além dos concursos para ingresso na categoria e da experiência vivida diariamente entre os trabalhadores em que as noções de ofício são revisitadas e partilhadas, a passagem do ofício por gerações também é um meio de resistência. Pode-se verificar que grande parte dos portuários avulsos de Santos são filhos, netos ou parentes de outros portuários. Ou seja, vivenciam em seu cotidiano as práticas dos trabalhadores portuários. A passagem do ofício de pai para filho foi característica da formação das categorias portuárias avulsas. Até a institucionalização do concurso para ingresso na categoria, os conferentes recrutavam novos trabalhadores por meio da indicação dos antigos, que na maioria dos casos, encaminhavam seus filhos para o exercício da profissão. (ALEXANDRINO; MATOS, 1995). Isso tornava mais fácil para aqueles que tinham origem portuária aprenderem as noções do ofício. Muitos já sabiam as “manhas” pelas histórias contadas pelos pais, pela vivência com os parentes, conheciam símbolos e ritos intrínsecos ao exercício da profissão.

Relações preexistentes às estabelecidas nos locais de trabalho fortaleciam-se, assim, por meio de laços pessoais de contratação de mão-de-obra, sendo comum a constituição de verdadeiras linhagens familiares de portuários, que transmitiam uma cultura de trabalho de geração para geração. (SILVA, 2003, p. 137).

Além dos limites do porto, o ofício se difundia e criava suas raízes. A família tornou-se o *locus* da transmissão do ofício. No caso dos estivadores, tornou-se comum a prática de filiar ao sindicato filhos de estivadores associados. O ofício passa pelas gerações. A cultura portuária transmitida nas relações familiares e sociais, nas experiências vividas pela família dos trabalhadores, transforma o ofício do pai em um caminho a seguir.

A família Lima é um caso que expressa essa transmissão. O pai, Wilson, é avulso desde 1971, trabalhando na estiva e depois no bloco. Como

vive ativamente a profissão, como dirigente sindical, passou aos quatro filhos a vida no porto. Hoje, os três filhos mais velhos dedicam-se ao trabalho na estiva e o mais novo, ao trabalho de bloco.¹⁵

As falas de Marcílio Dias, atual primeiro secretário do Sindicato dos Estivadores de Santos e de Antonio também mostram essa passagem da profissão por gerações: “Via o Porto com bons olhos, pois meu pai me levava no cais de vez em quando. Aqueles navios, guindastes e aparelhos antigos me chamavam a atenção. Ao entrar no sindicato, logo fui aprendendo o linguajar do trabalhador”.¹⁶

Sou filho de consertador, meu pai entrou no sindicato em 38, e eu, por questões de ordem financeira, fui obrigado a abandonar meus estudos e me dedicar ao trabalho. E comecei, fiz concurso, passei e tenho maior prazer, o maior orgulho em ser consertador. (Antonio, consertador, 21/07/2006)

E a partir da aquisição do ofício paterno, a manutenção do ofício é natural, pois, como bem colocado por Cruz (1998), o processo de aquisição e transmissão do ofício ocorre diariamente no exercício da profissão e, com base nele, erguem-se a identidade do trabalhador e o orgulho de ser portuário avulso, o qual aparece mais exacerbado em momentos de conflito, quando se pode ver, com toda clareza, como a noção de ofício se torna instrumento de militância.

A greve na Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) é um desses casos. Após a modernização portuária, a COSIPA passou a ser terminal privativo fora da área do chamado porto organizado, o que lhe permitiu a contratação direta da mão-de-obra, sem intermediação do OGMO. Em 1997, a contratação de trabalhadores fora do sistema portuário, sem o OGMO, fez que um dos navios atracados tendesse ao adernamento. Isto, entre outros fatores como a necessidade de assegurar o mercado de trabalho, levaram a uma greve para restituição do terminal da COSIPA ao porto organizado. O principal instrumento evocado pelos portuários era a falta de preparo de trabalhadores fora do sistema para o exercício das atividades em bordo. Nesse caso, percebe-se bem como a noção de ofício é utilizada como instrumento de militância no sentido de ampliar o mercado de trabalho, que ameaça ser restringido.

Dessa forma, pode-se ver que a noção de ofício é essencial para a construção das categorias, para a delimitação de seus campos de atuação e, principalmente, para a conservação de sua existência, o que faz essa noção

¹⁵ Entrevista concedida pela família ao site Porto Gente. RIOS, Bruno. “Será que os netos seguem os passos?”. Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4209>. Acesso em: 17 out. 2006.

¹⁶ Entrevista concedida pelo Sr. Marcílio Dias ao site Porto Gente. DOMINGUES, Claudia. “Estivador: a força motriz do porto”. Disponível no site Porto Gente <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=4485>. Acesso em: 17 out. 2006.

adquirir uma importância que, aos olhos dos trabalhadores, parece pouco, porém, sociologicamente torna-se um elemento objetivo. Este é internalizado, subjetivado e objetivado novamente nas práticas dos trabalhadores, ou seja, torna-se parte do *habitus*¹⁷ desses indivíduos, de forma que esse instrumento, quando conscientemente evocado, torna-se instrumento de militância. (BOURDIEU, 1987; THOMPSON, 2001).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no exposto neste artigo, pode-se dizer que o *closed-shop* foi construído para garantir o ofício, pois ao restringir o mercado de trabalho aos habilitados, garante-se a perpetuação da profissão. Além disso, a noção de ofício auxilia no delineamento das categorias e na inserção destas em universo próprio, que será operado pela entidade sindical. As gerações são o *locus* de transmissão da experiência, que se traduz, posteriormente, no exercício do ofício.

Dessa forma, o ofício adquire a forma de instrumento de militância, pois o exercício dessas noções, a transmissão da profissão pelas gerações e o usufruto da independência oriunda da natureza do trabalho permitem aos trabalhadores portuários avulsos se reconhecerem como componentes de uma categoria, com direitos, deveres, vontades, saberes e interesses comuns, partilhando valores que, quando solicitados, fazem crescer nesses trabalhadores o orgulho de serem trabalhadores avulsos do Porto de Santos, o maior porto da América do Sul.

E nesse sentido, em momentos de conflito, os saberes comuns, adquiridos nas experiências vividas nos ternos, aparecem como centrais para a sobrevivência individual e coletiva. Infelizmente, essa é uma realidade que aos poucos se esvai. Como colocado, o desenvolvimento tecnológico gera novas habilidades, mas também ceifa postos de trabalho. Mais do que isso, coloca por terra aquilo pelo qual por muitos anos esses trabalhadores lutaram, o seu ofício e o seu mercado de trabalho. A Lei n. 8.630/93 coloca a multifuncionalidade como ponto a ser desenvolvido pelos trabalhadores, ou seja, todo trabalhador portuário poderá exercer a atividade de qualquer categoria. Ao colocar a multifuncionalidade como ponto de pauta, a lei traz à tona a discussão da divisão das categorias, que tem sua raiz na noção de ofício. Quer dizer, ao debater a multifuncionalidade os trabalhadores estão

¹⁷ Conforme exposto por Bourdieu (1987), o *habitus* é produzido no espaço social com três dimensões fundamentais definidas pelo volume de capital, pela composição de capital e pela trajetória no espaço social (as mudanças no volume e na composição de capital através do tempo). Durante a sua vida, o indivíduo pode adquirir diversos tipos de capital e, conseqüentemente, mudar suas práticas sociais. Entretanto, como expõe Bourdieu, essas práticas, na maior parte das vezes, são inconscientes. O *habitus* é algo internalizado pelo indivíduo. Tal como expõe Wacquant (2002), o *habitus* é a internalização da exterioridade e a externalização da interioridade.

debatendo a própria perda de suas características, que os tornam diferentes entre si. A distinção entre os trabalhadores realizada pelas habilidades que cada um tem para o exercício da profissão desfaz-se com a multifuncionalidade. A polivalência e a standardização do trabalhador chegam ao sistema portuário.

As palavras de Reginaldo, conferente, cabem bem para encerrar este artigo e mostrar que o ofício, infelizmente, é coisa do passado e que novos instrumentos de militância deverão ser construídos e solicitados, caso esses trabalhadores ainda queiram resistir.

Você sabe o que acontece, um barco de container. Um barco de container hoje o estivador nem mexe, com os portaineres, nem mexe. Existe o que a gente chama de castanha, que é a trava (do container). Já é colocada aqui embaixo, em terra, elas são automáticas. O portainer chega ali, engata no container em cima da carreta. Aí os caras vêm e põem as castanhas, aí ele vai lá pra bordo e põe no lugar. Indicado por alguém, ou funcionário vinculado ou conferente planista, “põe em tal lugar, é aqui que ele vai”. Dizem que em outros portos nem isso tem. O cara da ponte ele trabalha com o plano de carga na mão, na cabine do portainer. Não precisa nem falar, ele sabe aonde o contêiner vai. Só trabalha ele. E numa sala fica um cara no visor. Se ele fizer alguma cagada tem um cara lá, “oh meu, ta errado isso aí”. E o estivador não mexe mais em nada. Faz nada. (Reginaldo, conferente, 20/07/2006).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de; FREDDO, Antonio Carlos de Moura; JUNQUEIRA, Luciano Antonio Prates. O Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos e o processo de modernização portuária. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600004&Ing=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 jan. 2007.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

ALEXANDRINO, Carlos Mauri; MATOS, Paulo. *Caixeiro, conferente, tally clerk: uma odisséia num porto do Atlântico*. Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

BOURDIEU, Pierre. *Distinction: a social critique of the judgment of taste*. Boston: Harvard University Press, 1987.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana, 1889-1914*. São Paulo: EDUNESP, 1992.

GONÇALVES, Alcindo. *Lutas e sonhos: cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo: EDUNESP / Prefeitura Municipal de Santos, 1995.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto: subsídios para uma história do complexo portuário capitalista no Brasil*. 1994. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

LANNA, Ana Lucia Duarte. *Uma cidade na transição*. Santos: 1870-1913. São Paulo/ Santos: Hucitec, 1996.

LOPES, José Sergio Leite. *O Vapor do Diabo: o trabalho dos operários do açúcar*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

LOPES, Juarez Rubens Brandão. *Sociedade industrial no Brasil*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1964.

MOREL, Regina Lucia de Moraes; PESSANHA, Elina G. da Fonte. Gerações operárias: rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. São Paulo, n. 17, a. 6, 1991.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. *Mudanças organizacionais e inovações tecnológicas: impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos*. 1994. Dissertação (Mestrado em Administração) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo.

RODRIGUES, José; VAZ, José Pascoal. *Porto de Santos*. Uma década de transformações. 1990-1999. Santos: UNISANTA/CODESP, 2001. Disponível em: <http://www.nese.unisanta.br>. Acesso em: 10 out. 2003.

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

SILVA, Fernando Teixeira da. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Unicamp, 2003.

THOMPSON, E.P. Algumas observações sobre classe e “falsa consciência”. In: SILVA, Sérgio (Org.). *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 2001.

WACQUANT, Loïc. O legado sociológico de Pierre Bourdieu: duas dimensões e uma nota pessoal. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, nº 19, 2002.

WELLMAN, David T. *The union makes us strong: radical unionism on the San Francisco waterfront*. New York: Cambridge University Press, 1997.

Sites consultados:

Companhia Docas do Estado de São Paulo <http://www.portodesantos.com>.

Intersindical Portuária do Estado de São Paulo <http://www.viasantos.com/intersindical/>.

Órgão Gestor de Mão-de-Obra de Santos <http://www.ogmo-santos.com.br>.

Porto Gente <http://www.portogente.com.br>.

Sindicato Mercosul <http://www.sindicatomercosul.com.br> .