

# Produtividade, Empregos e Salários no Porto de Santos após a Lei de Modernização Portuária

Daniel Arias Vazquez<sup>1</sup>  
Felipe Melo Assunção<sup>2</sup>

**Resumo:** A reestruturação produtiva do setor portuário após a Lei de Modernização Portuária propiciou uma forte elevação da produtividade, a introdução de inovações tecnológicas e o alcance de níveis recordes de movimentação de cargas. Em contrapartida, o processo de privatização trouxe mudanças profundas nas relações de trabalho no maior porto da América Latina. Os resultados mostram que os efeitos deletérios da tecnologia sobre o nível de emprego foram compensados pela forte expansão da atividade portuária. Porém, os ganhos de produtividade não foram apropriados pelos trabalhadores, os quais tiveram significativas perdas salariais no período analisado (1996-2006).

Palavras-chave: Reestruturação produtiva, Modernização Portuária, Mercado de Trabalho, Porto de Santos.

Classificação JEL: J30

---

<sup>1</sup> Doutor em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da UNICAMP. É professor da Universidade Federal de São Paulo - Unifesp.

<sup>2</sup> Economista e Especialista em Gestão Portuária pela Universidade Católica de Santos (UNISANTOS). Trabalhou na Diretoria Comercial e de Desenvolvimento da CODESP em 2005 e 2006.

## **Introdução**

As transformações ocorridas nas relações de trabalho nas últimas duas décadas do século XX, diante do acirramento da concorrência em escala global e sob a égide do neoliberalismo, estimularam medidas de reorganização produtiva das empresas, que visavam ampliar a produtividade através de duas vias: inovações tecnológicas e redução de custos produtivos. Ambas as estratégias colocam sob questão os sistemas nacionais de regulação das relações de trabalho (STR) estabelecidos no período pós-guerra, exigindo maior flexibilização no mercado de trabalho.

A livre concorrência obriga as empresas globais a reduzirem custos, o que implica necessariamente mudanças na regulação das relações de trabalho, as quais submetem o compromisso entre capital e trabalho estabelecido no período pós-guerra às exigências de reestruturação produtiva das empresas, inseridas em um ambiente cada vez mais competitivo. Quais foram as transformações no mercado de trabalho decorrentes desta nova regulação econômica?

Este trabalho analisa as transformações nas relações de trabalho no setor portuário após uma década de vigência da Lei de Modernização Portuária (lei n.º 8.630/93), a partir de um estudo de caso do Porto de Santos. O objetivo central deste estudo é analisar os impactos desta nova regulação econômica sobre as relações de trabalho no maior do país e da América Latina, com o intuito de verificar se as mudanças promovidas com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos seguem as tendências internacional e nacional de flexibilização do mercado de trabalho e de reestruturação produtiva, visando o aumento da produtividade frente à exarcebação da concorrência nos mercados interno e externo.

A escolha do setor portuário como objeto de análise deve-se à crescente importância do comércio exterior para a economia brasileira nos últimos anos. Além disso, este setor passou por um processo de privatização recente em relação às suas operações; assim, pretende-se analisar os efeitos deste processo sobre a produtividade e o emprego no maior porto brasileiro, responsável por mais de 25% da movimentação da balança comercial do país. Em suma, o estudo de caso do Porto de Santos permite verificar como as tendências de reestruturação produtiva manifestaram-se sobre a produtividade, o nível de empregos e os salários na atividade portuária, após mudanças no marco regulatório do setor.

O artigo está dividido em duas partes, além desta breve introdução e da conclusão:

1. Na primeira seção, pretende-se discutir as novas formas de regulação econômica e as transformações no mercado de trabalho, destacando as estratégias de desregulamentação das relações de trabalho levantadas pela literatura. Esta flexibilização era reivindicada pelas empresas que, tendo em vista as exigências da competição desregulada e a emergência de um sistema produtivo mais flexível, buscam maior controle sobre a utilização do fator trabalho em detrimento do pacto entre capital e trabalho, estabelecido no período pós-guerra. O Porto de Santos é um caso exemplar para demonstrar o crescente domínio do capital privado sobre o fator trabalho, onde é possível observar, de um lado, o papel central desempenhado pelo OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-obra) e, do outro, a perda do poder dos sindicatos.
2. A segunda seção avalia o processo de reestruturação produtiva no setor portuário, o qual ocorre por meio de inovações tecnológicas pesadas que resultaram em elevados ganhos de produtividade. Em primeiro lugar, buscou-se discutir a relação entre tecnologia e emprego, com o intuito de verificar se ocorreu supressão de postos de trabalho no Porto de Santos. Além de acompanhar a trajetória dos empregos portuários, buscou-se estabelecer relações com a nova Lei dos Portos, com o processo de privatização e com o crescimento da movimentação de cargas (e em valores) no Porto de Santos. Em segundo, abordou-se a relação entre produtividade e salários, a fim de verificar se as evoluções da massa salarial e do salário médio do trabalhador portuário acompanham os incrementos de produtividade no Porto de Santos na última década.

As conclusões deste trabalho revelam que, de um lado, os impactos negativos do desemprego tecnológico e do processo de privatização sobre o emprego no Porto de Santos foram atenuados pelo crescimento da movimentação de cargas e pela contratação de trabalhadores pelos operadores privados, o que garante o nível de

emprego portuário de dez anos atrás. No entanto, é possível observar uma forte retração na massa e na média salarial, apesar dos elevados ganhos de produtividade, o que evidencia a ausência de uma relação entre salários e produtividade no maior porto da América Latina.

## **1. Regulação Econômica, Reestruturação Produtiva e as Transformações nas Relações de Trabalho: abordagem histórica, tendências e aplicações ao setor portuário no Brasil**

Durante o período pós-guerra, buscou-se condicionar as regras do mercado ao crescimento econômico e à garantia do pleno emprego, através de uma regulação econômica conduzida pelo Estado que rompia com os paradigmas da economia clássica vigentes até então, baseados na Lei de Say e na auto-regulação do mercado.

A política econômica keynesiana foi o eixo central do padrão de desenvolvimento pós-guerra, período este marcado por elevadas taxas de crescimento econômico, pela retomada do comércio exterior e pela industrialização nos países periféricos, dentre eles o Brasil. O forte crescimento econômico dos anos 50 e 60, associado às reduzidas taxas de desemprego, fez com que este período ficasse conhecido, de acordo com Hobsbawn (1995), como “os anos dourados”.

Segundo Plihon (1996), um dos pilares da regulação econômica pós-1945 era a relação salarial fordista, que visava incorporar à massa salarial parte dos ganhos de produtividade obtidos com mudanças tecnológicas e nas alterações nos processos produtivos das empresas. Com crescimento dos salários, o padrão de desenvolvimento do pós-guerra renovava a relação salarial e o padrão de consumo e rearticulava-os com os padrões tecnológicos e produtivos emergidos da Segunda Revolução Industrial (MATTOSO, 1995), o que caracteriza uma relação cooperativa entre capital e trabalho, com retroalimentação do investimento e lucro esperado (MARGLIN E BHADURI, 1990).

O aumento da massa salarial dos trabalhadores garantia demanda para a produção em larga escala, possibilitando o desenvolvimento da produção nacional e a evolução do consumo das classes trabalhadoras. A manutenção do poder de compra da massa salarial possibilitava a continuidade de um processo de consumo dominado pelas mercadorias produzidas em massa, evitando uma deficiência cumulativa da demanda efetiva (AGLIETTA, 1979). A

força dos trabalhadores e o maior poder de barganha para os sindicatos, devido à dinâmica econômica de crescimento e ao pleno emprego, permitiram que os ganhos de produtividade fossem apropriados pelos trabalhadores através de repasses aos salários e redução da jornada de trabalho (HOBSBAWN, 1995), garantindo acesso aos padrões de consumo anteriormente inatingíveis à classe trabalhadora (WAN DER WEE, 1987).

O esgotamento do prolongado desenvolvimento econômico do pós-guerra foi resultado do desgaste dos impulsos dinâmicos do padrão de industrialização, com o enfraquecimento da capacidade dinâmica do progresso técnico, a maior saturação de mercados internacionalizados, o sobre investimento generalizado, a crescente financeirização da riqueza produzida, o enfraquecimento da hegemonia norte americana e, por fim, a elevação dos preços do petróleo em 1973 (BELLUZZO e COUTINHO, 1996).

O modelo de desenvolvimento do pós-guerra era consenso enquanto havia um elevado crescimento econômico, sem aumento da dívida pública e com inflação baixa. Porém, com o final do período de reconstrução do pós-guerra, o ritmo do crescimento desacelerou, acompanhado do aumento da inflação e da dívida pública, desgastando o padrão de desenvolvimento do período de ouro do capitalismo e, conseqüentemente, abrindo espaço para argumentos de caráter liberal<sup>i</sup>.

As teses liberais colocam que a crise do padrão pós-guerra ocorre em razão do crescente peso dos salários e dos encargos sociais, em conjunto com o aumento da carga fiscal associada à expansão do setor público durante o período de crescimento, fatores estes que pressionaram a lucratividade e diminuíram a propensão a investir das empresas. Este argumento é denominado de *profit squeeze*, onde salários pressionam as margens de lucro<sup>ii</sup>. Este tese aponta que a pressão dos salários sobre o lucro na situação de pleno-emprego (anos 50 e 60) reduziu a eficácia das regras de regulação vigentes desde 1945 (MARGLIN e BHADURI, 1990).

A partir de 1979, com as vitórias dos governos conservadores em muitos países centrais, principalmente nos EUA e na Inglaterra, iniciou-se a construção de uma nova ordem de regulação econômica centrada no combate à elevada inflação através da redução da intervenção do Estado, do equilíbrio orçamentário e do arrocho salarial. A nova ordem econômica busca permitir a mobilidade de

capitais, sob a égide da globalização financeira e da exposição das economias nacionais à concorrência externa através da abertura comercial e financeira, partindo do pressuposto de que esta abertura iria aumentar a competitividade das indústrias nacionais. As políticas públicas foram radicalmente reorientadas, sendo que a principal prioridade passou a ser o combate à inflação, o que seria realizado por meio da política monetária. Monetarismo e liberalismo passaram a ser os novos princípios fundamentais da política econômica. (PHILON, 1996).

Com o acirramento da concorrência nos mercados interno e externo, as empresas buscam diminuir os custos produtivos através das reestruturações produtivas, da flexibilização das relações de trabalho e das inovações tecnológicas, aumentando a produtividade das empresas para fazer frente à concorrência exacerbada no mercado globalizado. Em outras palavras, a competição acirrada orientou a reorganização produtiva das empresas, as quais procuram diminuir seus custos produtivos através da redução dos custos de produção, dentre eles os de mão-de-obra.

Dessa forma, as empresas pressionam os Estados para flexibilizar os sistemas nacionais de relações de trabalho, permitindo uma negociação direta entre empresas e seus trabalhadores e uma desregulação do mercado de trabalho. Nota-se, portanto, um comportamento predatório, pois em nome da competitividade, rompe-se o pacto entre governo, empresas e trabalhadores firmado nos anos dourados do capitalismo, quando parte dos ganhos em produtividade era apropriada pelos salários.

No Brasil, a flexibilização das relações de trabalho entrou na pauta nos anos 1990, no governo Collor, quando se iniciava o processo de inserção da economia brasileira no mercado global que, ao mesmo tempo, expôs as empresas nacionais à concorrência desregulada, a partir de um movimento abrupto de abertura econômica, forçando um aumento de produtividade a qualquer custo. Todavia, este processo de abertura da economia nacional foi obstruído pelo movimento de impeachment do presidente Collor em 1992 e retomado com maior força dentro da estratégia de estabilização do Plano Real, implantado em 1994, com o intuito de controlar a inflação através da sobrevalorização da moeda nacional em relação ao dólar e da abertura econômica.

A combinação da abertura econômica com a valorização da taxa de câmbio, sem, contudo, estar relacionada a uma política industrial, vai provocar uma reestruturação forçada da indústria brasileira, devido à exposição da indústria nacional à concorrência externa. Essa conjuntura econômica força o empresariado nacional a adotar, como assinala Leite (1994), “novas formas de gestão de mão-de-obra, mais compatíveis com as necessidades de flexibilização do trabalho e com o envolvimento dos trabalhadores com a qualidade e a produtividade” (p. 573).

A busca incessante pelo aumento na produtividade e na competitividade das empresas, diante do modelo econômico adotado, traduziu-se em pressão política do empresariado sobre o Estado Nacional para a desestruturação do sistema público de regulação das relações de trabalho no Brasil. Neste contexto, os setores empresariais pressionam para a retirada do Estado da economia, para a desregulação dos direitos sociais e para a flexibilização das relações de trabalho, a fim de reduzir os custos com encargos sociais e, com isso, elevar a produtividade e a competitividade, frente a um contexto de baixo crescimento econômico e de acirrada concorrência nos mercados nacional e internacional (VAZQUEZ, 2008).

O setor portuário e, mais especificadamente, o Porto de Santos são casos exemplares da reestruturação produtiva pela qual passou a economia brasileira. Até os anos 1980, a eficiência do setor portuário não estava na pauta, já que o estágio pouco desenvolvido do comércio exterior era compatível com o sistema portuário existente. O modelo econômico brasileiro era voltado para o mercado interno e os elos da cadeia produtiva eram abastecidos com baixo coeficiente de importações (COUTINHO, 1998).

Além disso, a parte da economia que dependia das importações ou exportações também tirava vantagem da ineficiência do setor portuário brasileiro, na medida em que mantinham, na sua maioria, terminais portuários privativos. Contudo, esse modelo portuário estatal ruiu com a crise fiscal do Estado brasileiro na década de 1980. O setor portuário passou por um processo de privatização, via concessão da operação aos terminais privados propiciada pela Lei de Modernização Portuária (lei 8.630, de 25/02/1993), a exemplo de outros setores controlados pelas empresas estatais (elétrico, telefonia, etc.).

Além disso, o setor portuário passa a desempenhar um papel central na economia brasileira em virtude da abertura econômica e das exigências de competitividade da indústria nacional no mercado exterior. Consequentemente, os portos passam a ter importância cada vez maior para a economia brasileira, dado que respondem por mais de 80% do total exportado e importado pelo Brasil. Assim, a globalização influenciou diretamente a forma de operação da atividade portuária, pois as mercadorias necessitam chegar com rapidez e segurança ao seu mercado consumidor, o que demanda maior eficiência dos portos, já que o modal marítimo é o mais importante na cadeia logística (VIDAL, 2004).

Visando aumentar a eficiência no setor, os portos brasileiros, que outrora praticavam um modelo de complementaridade entre si, agora são expostos a um modelo de concorrência que prioriza a competição entre os portos e dentro dos portos. Segundo Monié e Vidal (2006),

“[...] a baixa competitividade dos portos brasileiros e os elevados custos operacionais foram identificados como impeditivos de uma melhor inserção comercial do país, no início dos anos 1990. O período também se caracterizou por um intenso processo de transformações econômicas, em nível mundial, num duplo processo de abertura comercial e de reestruturação produtiva, que posicionou os portos no centro de uma economia de fluxos cada vez mais dinâmica” (p. 981).

Em suma, o modelo portuário estatal tornou-se incompatível com as exigências da economia globalizada. Portanto, o sistema portuário brasileiro viu-se obrigado a realizar sua reestruturação<sup>iii</sup>. Neste sentido, a Lei de Modernização dos Portos no Brasil objetivou reduzir custos, aprimorar serviços e garantir a qualidade dos mesmos através da concessão da operação portuária para empresas privadas.

Ao mesmo tempo em que o processo de privatização no setor portuário previa a transferência da atividade portuária para os terminais privados, houve também a transferência do quadro de pessoal da capatazia da CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) para o OGMO – Órgão Gestor da Mão-de-obra, criado a partir da mesma Lei 8.630/93, além da elaboração de um Plano de Demissão Voluntária (PDV) para os funcionários da estatal.

O OGMO foi uma das principais mudanças decorrentes da Lei de Modernização dos Portos, sendo criado em todos os portos do país. O OGMO do Porto de Santos teve o seu primeiro estatuto social aprovado em 27 de dezembro de 1994. É uma entidade civil e sem fins lucrativos, cujas funções são definidas pelo artigo 25º da lei 8.630: administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador; promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso; estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso; expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; arrecadar e repassar aos respectivos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais sociais e previdenciários (AGUIAR, JUNQUEIRA e FREDDO, 2006, p. 1010).

O OGMO também passou a executar a gestão da mão de obra avulsa (por exemplo, dos estivadores), que antes era realizada pelos sindicatos dos trabalhadores, ou seja, as decisões passaram da esfera do trabalho para o domínio do capital privado, provocando diversos conflitos que envolveram várias categorias de trabalhadores portuários.

Conforme Vidal (2004), o OGMO rompeu com o monopólio e o poder dos sindicatos<sup>iv</sup> na contratação dos trabalhadores avulsos, por exemplo. Além disso, outros serviços, que outrora eram atribuídos aos sindicatos, foram repassados ao OGMO, tais como: folhas de pagamento pelo trabalho portuário, 13º salário, férias, salário família, recolhimentos do FGTS, INSS e Imposto de Renda, pensões alimentícias, repasses dos valores dos vales-refeição, entrega de vale transporte (RODRIGUES e VAZ, 2001). A perda dessas funções reduziu o poder dos sindicatos, o que refletiu na sua capacidade de negociação e de mobilização dos trabalhadores.

Segundo Zapata (1999), as relações de trabalho foram profundamente alteradas nas empresas estatais que foram privatizadas. Houve perda de capacidade de negociação dos sindicatos, sendo que as relações de trabalho em muitas empresas que fizeram parte desse processo se “particularizam e passaram a fazer parte de negociações

que já não punham em jogo as autoridades estatais, mas sim as distantes burocracias transnacionais” (p. 61). O caso do Porto de Santos confirma esta tendência. Segundo Vidal (2004),

“(…) com a Lei de Modernização dos Portos, sucessivas mudanças foram implementadas nos portos brasileiros direcionadas para a reformulação do sistema de gerenciamento das operações portuárias, cuja logística passou a ser orientada também em função da competitividade do mercado e sustentabilidade da atividade, que inclui mudanças específicas na gestão da mão-de-obra avulsa. Entre as mudanças identificadas, priorizou-se o novo modelo de gestão da mão-de-obra avulsa, que neutralizou a intermediação dos sindicatos, e sua função administrativa, na seleção e contratação dos trabalhadores avulsos, que passaram a ser gerenciados pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO. (Vidal, 2004, p. 1)”.

Dessa maneira, a transferência da gestão da mão-de-obra portuária para o OGMO caracteriza a ampliação do domínio do capital sobre o trabalho e a perda de poder por parte dos sindicatos das negociações, já que é forte a influência das operadoras privadas no OGMO. As relações de trabalho tornaram-se mais diretas entre empresas e trabalhadores, propiciando aos empresários um maior controle sobre o uso e a remuneração do fator trabalho. Em síntese, é possível afirmar que houve na realidade a troca do monopólio na gestão da mão de obra avulsa dos sindicatos (representantes dos trabalhadores) para o OGMO (com forte representação dos empresários do porto). Essa troca de monopólio amplia o domínio do capital sobre as relações de trabalho nos portos brasileiros.

Apesar da pressão dos sindicatos<sup>v</sup>, estas transformações nas relações de trabalho implicaram perdas para os trabalhadores, entre elas a redução da quantidade de trabalhadores por turno, redução da jornada de trabalho (redução da disponibilidade de ternos) e perdas psicológicas e sociais, já que o estivador já não tem o mesmo status de outrora. Os efeitos sobre o nível de emprego e salarial serão analisados na seção seguinte.

Em suma, conclui-se que a inserção da economia brasileira na globalização provocou mudanças nas relações de trabalho, uma vez que as estratégias empresariais voltaram-se para a racionalização produtiva, visando maior competitividade dentro de um mercado

globalizado. As empresas buscaram ampliar o controle sobre a gestão do fator trabalho, o que pode ser observado no Porto de Santos e no setor portuário como um todo, com o monopólio do OGMO sobre a gestão da mão de obra portuária avulsa.

Por fim, cabe ressaltar, que as empresas, visando ampliar a competitividade e a produtividade frente à acirrada concorrência do mercado global, reestruturaram-se de duas formas: (i) inovações tecnológicas, visando aumentar a produtividade; e (ii) redução dos custos do fator trabalho, a fim de ampliar as margens de lucro. As relações entre produtividade (via incremento de tecnologia), empregos e salários serão analisadas na seção seguinte, através do caso do Porto de Santos.

## **2. Os efeitos do processo de modernização sobre o nível de emprego e os salários dos trabalhadores do Porto de Santos**

A globalização econômica expõe as empresas à concorrência internacional fazendo com que os ganhos de produtividade sejam buscados a qualquer preço, estes podem ser alcançados através de mudanças tecnológicas e/ou organizacionais. De um lado, a inovação tecnológica envolve maiores riscos e recursos, em contrapartida, os novos métodos organizacionais envolvem menores riscos e são mais facilmente reversíveis, o que faz com que as empresas optem, com mais frequência, por uma reestruturação produtiva. No entanto, ambas as mudanças alteram a relação entre capital e trabalho, garantindo aumento de produtividade através da redução dos custos da mão de obra e da terceirização das partes menos lucrativas do processo produtivo.

Para Mattoso (2000), as inovações tecnológicas, quando observada em uma empresa, setor ou região (visão microeconômica), podem resultar em supressão de empregos, porém não determina, a priori e por si só, o resultado do nível de emprego no âmbito nacional (visão macroeconômica). O aumento da produtividade resultante dos incrementos de tecnologia pode significar mais emprego, consumo, tempo livre e desemprego, dependendo da regulação social<sup>vi</sup> que define como os ganhos de produtividade serão apropriados pelas empresas, trabalhadores e Estado.

Quanto aos efeitos da tecnologia sobre o nível de emprego, deve-se ressaltar que as inovações sempre realizaram o seu papel

histórico na sociedade capitalista de reduzir o trabalho vivo envolvido na produção, aumentando a produtividade e a competitividade da empresa inovadora em relação aos seus concorrentes em um processo de destruição criativa (SCHUMPETER, 1980). Entretanto, os resultados dessa relação passam pelas escolhas sociais que determinam as formas de regulação do sistema produtivo e de apropriação dos ganhos de produtividade.

Por exemplo, no período de ouro do capitalismo, observou-se elevados níveis de produtividade acompanhados de baixas taxas de desemprego, quando não de pleno emprego, isto foi possível graças à regulação do sistema produtivo e especialmente, devido à expansão da produção, do emprego público e com a redução do tempo de trabalho. Em contrapartida, no período atual, os ganhos de produtividade são acompanhados pelas altas taxas de desemprego, registradas em todo o mundo. Esta relação deve-se ao próprio modelo de desenvolvimento marcado pela globalização financeira e desregulação do mercado de trabalho, em detrimento do aumento da produção, dos salários e do emprego, “enfraquecendo o círculo virtuoso que ligava o crescimento da produtividade ao crescimento da renda e da demanda” (MATTOSO, 2000, p. 120).

Os efeitos do aumento da produtividade sobre o emprego são também fortemente determinados pelo ciclo econômico que, por um lado, favorece o emprego em períodos de expansão econômica, e por outro, em períodos de crise pode resultar em supressão de postos de trabalho. Tendo em vista o baixo crescimento econômico dos anos 80 e 90, os ganhos de produtividade são traduzidos em uma diminuição do emprego, especialmente no mercado formal.

De acordo com Mattoso (2000), a valorização do capital, por meio das inovações tecnológicas, “move-se contra os trabalhadores e a sociedade como resultado da sua apropriação privada, de sua utilização unilateral e sem regulação social (...) *esta* desregulação dos mercados e as intensas transformações tecnológicas geraram novas ou ampliaram velhas tensões, como por exemplo, a tendência do trabalho vivo ser eliminado pelo capital no processo de produção” (pp. 15-6).

Em contrapartida, Drucker (1993) acredita que os trabalhadores de hoje têm uma vantagem, pois possuem os “meios de produção”, ou seja, “seu conhecimento”. Dada essa vantagem, eles não sofrem os impactos da globalização de forma tão contundente.

Nos anos 80 e 90, durante a traumática reestruturação das empresas americanas, muitos milhares de trabalhadores do conhecimento perderam seus empregos. As empresas em que trabalhavam foram compradas, fundiram-se com outras, deram origem a outras empresas, foram liquidadas e assim por diante. Entretanto, em poucos meses a grande maioria encontrou novos empregos nos quais podiam colocar em ação seus conhecimentos. O período de transição foi doloroso e em cerca de metade dos casos o novo emprego não era tão bem remunerado quanto o antigo, além de não ser tão agradável. Mas os técnicos, profissionais liberais e gerentes descobriram que possuíam o “capital” - seu conhecimento; eles possuíam os meios de produção. (Drucker, 1993, p. 41).

Contrariamente a Drucker, Fiori (2001) não acredita que o trabalho perdeu sua função, e para este autor o número de trabalhadores do conhecimento - aqueles que para Drucker foram beneficiados e possuem vantagens adicionais - é bastante reduzido. Assim, a grande maioria dos trabalhadores ainda continua a mercê do capital, sendo que agora as relações de trabalho estão muito mais vulneráveis aos interesses do capital.

Este argumento encontra reforço em Marx (1985), que considera os processos de acumulação e de reprodução ampliada como elementos fundamentais para a valorização do capital, transformando o trabalho em uma base miserável; ou seja, reduzindo a participação do fator trabalho no processo produtivo. Segundo Marx, o progresso técnico busca elevar a produtividade do trabalho, reduzindo custos da produção e, conseqüentemente, aumentando as margens de lucro, sendo este processo estimulado pela concorrência capitalista que, por sua vez, estimula a busca pela inovação e pela ampliação da composição técnica do capital. Assim, o autor aponta para uma tendência do capitalismo em favorecer o trabalho morto (máquinas) em detrimento do trabalho vivo (força de trabalho), diminuindo a participação deste último no processo produtivo.

Sob outro ponto de vista, diferente de Drucker e Fiori, Mattoso (2000) coloca que as inovações tecnológicas, embora sejam capazes de alterar a qualidade e a quantidade de emprego, não determinam a priori seu resultado em nível nacional. Segundo o autor, em períodos de forte crescimento as teses dominantes tendem a valorizar os efeitos positivos do progresso técnico; por outro lado, em períodos de crise,

as análises que apontam as novas tecnologias como o grande fator responsável pela redução de empregos são predominantes.

Dessa maneira, o que parece determinar o nível de emprego e dos salários não são os incrementos de tecnologia e produtividade, mas sim o crescimento econômico e a forma como os ganhos de produtividade são distribuídos entre capital e trabalho. Diante disso, este trabalho busca ampliar este debate sobre os impactos dos incrementos de tecnologia e produtividade sobre o nível de emprego e salários através de um estudo de caso no setor portuário, o qual passou por fortes transformações produtivas e nas relações de trabalho. Neste estudo, pretende-se responder às seguintes questões: houve aumento da produtividade portuária no Porto de Santos, após a promulgação da lei 8.630/93? Qual foi o impacto das inovações tecnológicas e da reestruturação produtiva sobre o nível de emprego portuário? Como os ganhos de produtividade foram apropriados?

## **2.1. Tecnologia e emprego no Porto de Santos: uma relação conflituosa?**

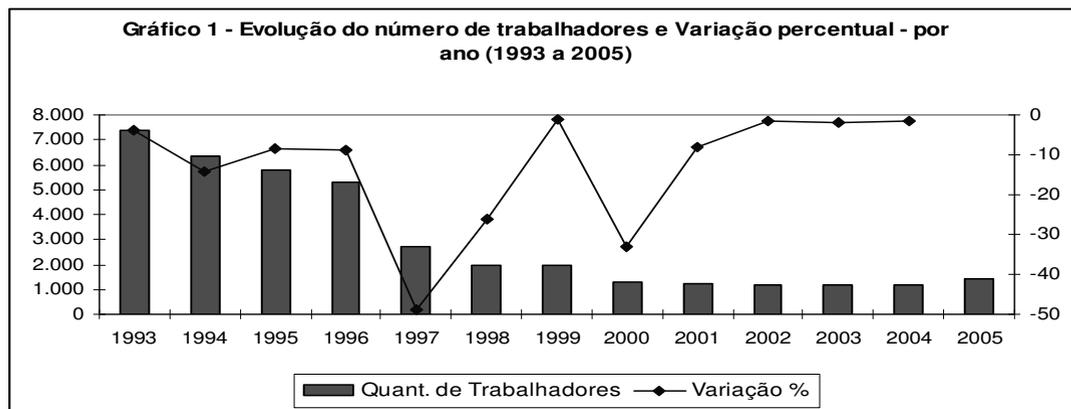
Dado o processo de privatização dos portos, mediante a Lei 8630/93, a chamada Lei de Modernização dos Portos, as companhias docas de todo o país tiveram uma redução acentuada no número de empregados. Contudo, o Porto de Santos, por ser o maior do Brasil, conseqüentemente foi o que sofreu os maiores impactos.

O quadro 1 abaixo demonstra esta queda no quantitativo de trabalhadores nas Companhias Docas no período entre 1993 e 2005. A maior retração na quantidade de trabalhadores, tanto em números absolutos quanto percentualmente ocorreu no Porto de Santos. A redução de 6.000 trabalhadores na CODESP representou uma queda de 80,6%, acima da média nacional, que foi em torno de 70%.

## Quadro 01 - Trabalhadores Portuários Empregados nas Companhias Docas<sup>1</sup>

Companhia	1993	1996	2000	2003	2004	2005	Varição 2005/1993
CDC-Ceará	419	301	150	129	138	138	-67,1%
CODERN-Rio Gr. Norte	563	742	381	218	348	348	-38,2%
CODEBA-Bahia	750	623	247	224	286	286	-61,9%
CDP-Pará	494	272	282	274	331	384	-22,3%
CDRJ-Rio de Janeiro	3.165	3.100	671	660	852	852	-73,1%
CODESA-Espírito Santo	720	595	251	255	470	470	-34,7%
CODESP-Santos	7.372	5.270	1.317	1.172	1.155	1.432	-80,6%
<b>TOTAL</b>	<b>13.483</b>	<b>10.903</b>	<b>3.299</b>	<b>2.932</b>	<b>3.580</b>	<b>3.910</b>	<b>-71,0%</b>

Fonte: CODESP (2005) Elaboração dos autores <sup>1</sup> Em dezembro de cada ano



Fonte: Codesp (2005)

Elaboração dos autores

Obs: optou-se por excluir do gráfico a variação percentual de 2004 para 2005 a fim de obter uma melhor visualização do mesmo. No ano de 2005, houve o único aumento no número de trabalhadores da Codesp (24%).

O gráfico 1 mostra que houve uma redução do número de trabalhadores da CODESP em todo o período analisado, exceto em 2005, cuja elevação (de 24%) ocorreu devido ao ingresso de novos guardas portuários por meio de concurso público (277 admissões). A partir do gráfico acima, é possível notar que a maior queda (-49%) ocorreu em 1997, quando houve a transferência de trabalhadores para o OGMO e o PDV da CODESP.

Cabe salientar que estes números referem-se exclusivamente aos trabalhadores vinculados à CODESP e que grande parte desta redução ocorreu em função da transferência das operações portuárias para os terminais privados, cabendo à CODESP as funções de autoridade e administradora portuária. Dessa maneira, essa redução não gerou necessariamente a mesma quantidade de desempregados, dado que muitos trabalhadores foram transferidos para o OGMO ou até mesmo contratados pelas novas operadoras portuárias. Com o processo de privatização das operações e em razão dos arrendamentos realizados nas áreas portuárias, surgiram novos postos de trabalho nos terminais privados atuantes no Porto de Santos.

Em 2001, havia uma estimativa de 3.000 postos de trabalhos nas empresas portuárias, número esse que, segundo as estimativas, elevou-se para 8.000 em 2006 (RODRIGUES, 2006). Segundo Rodrigues e Vaz (2001), a remuneração oriunda dos operadores portuários atenua os efeitos da modernização portuária sobre os empregos portuários, pois houve o surgimento de novos postos de trabalho<sup>vii</sup>, que contribuíram também para a minimização da queda no nível de emprego.

Segundo Rodrigues (2006), o nível geral de emprego no Porto de Santos cresceu em 1,3% nos últimos dez anos, ou seja, entre setembro/1996 (ano que antecedeu a transferência de trabalhadores da CODESP para o OGMO - 2º semestre de 1997) e setembro/2006. O quadro 2 abaixo, construído a partir dos dados disponíveis em Rodrigues (2006)<sup>viii</sup>, mostra a quantidade de trabalhadores portuários, segundo seu vínculo, e a variação no nível de emprego em cada categoria no período acima.

## **Quadro 02 – Quantidade de Trabalhadores no Porto de Santos, segundo vínculo empregatício**

<b>Categorias</b>	<b>Set/1996</b>	<b>Set/2006</b>	<b>Var. %</b>
<b>CODESP c/ vínculo</b>	5.390	1.372	-74,5
<b>CODESP mão-de-obra contratada</b>	220	1.200	445,5
<b>Força Supletiva (estiva)</b>	2.210	-	-
<b>Avulsos (estiva)</b>	7.346	5.194	-29,3
<b>Terminais Vinculados</b>	400	6.000	1.400
<b>Terminais Terceirizados</b>	-	2.000	-
<b>Total</b>	15.566	15.766	1,3

Fonte: Rodrigues (2006)

Elaboração dos autores

Em primeiro lugar, percebe-se a queda do quantitativo de pessoal vinculado a CODESP foi amenizada pelos empregos gerados pelas operadoras privadas, ou seja, a supressão de 8380 postos de trabalho avulsos, da CODESP e da estiva, que foram compensados, em grande parte, pela geração de 7600 empregos nos terminais privados. Um segundo ponto de destaque é o aumento do número de trabalhadores contratados na própria CODESP, que repôs parcialmente o corte no seu quadro de pessoal com a admissão de trabalhadores por tempo determinado (via contratos), os quais possuem condições de trabalho bem mais precárias do que os empregos que foram suprimidos.

Os novos empregos gerados na CODESP e a grande quantidade de trabalhadores terceirizados nos terminais privados confirmam uma tendência observada no mercado de trabalho brasileiro, a saber: o processo de flexibilização das relações de trabalho, dentro da estratégia de reestruturação produtiva das empresas, tendo em vista a regulação econômica vigente e o acirramento da concorrência no mercado global, conforme foi ressaltado anteriormente. Segundo Leite (1994), o crescimento dos empregos terceirizados deve-se à regulação econômica, que leva às empresas a darem “maior importância à redução de custos por meio da precarização das condições de trabalho, mesmo que isso signifique queda da qualidade do serviço prestado” (p.575).

Outro fator que explica a precarização das relações de trabalho, apontado por Singer (1999), é a descentralização do capital,

que leva muitas das atividades exercidas outrora pelos capitais monopolistas a serem transferidas para pequenas empresas (terceirizadas) e empregados autônomos, o que aumenta a participação das ocupações com poucas garantias e direitos dos trabalhadores assalariados. Esta tendência também é constatada na análise do Porto de Santos, uma vez que a operação portuária passa de uma grande empresa estatal para a mão de várias empresas privadas que competem entre si e entre empresas de outros portos (VIDAL, 2004). Esta competição impõe a necessidade de racionalização produtiva e redução dos custos do trabalho.

Assim, podemos concluir que o processo de modernização no Porto de Santos não reduziu o montante de emprego vinculado à atividade portuária, o qual permaneceu praticamente estável na comparação com dez anos atrás. Todavia, os novos empregos gerados seguem a tendência nacional de precarização, conforme explicita Singer (1999):

*O termo Precarização do trabalho descreve adequadamente o que está ocorrendo. Os novos postos de trabalho, que estão surgindo em função das transformações das tecnologias e da divisão internacional do trabalho, não oferecem, em sua maioria, ao seu eventual ocupante as compensações usuais que as leis e contratos coletivos vinham garantindo. (SINGER, 1999, p. 24 – grifo nosso).*

No entanto, deve-se ressaltar que, ao contrário do esperado, o processo de modernização (e privatização) portuária não levou à redução no número de empregos no Porto de Santos. Este resultado é ainda mais surpreendente quando verificamos o montante de investimentos em tecnologia no Porto de Santos. Não houve desemprego tecnológico? Os incrementos de tecnologia e produtividade não reduziram a quantidade de trabalho vivo? Então, o que explica a evolução do emprego no Porto de Santos?

Para responder a estas questões, devemos analisar os resultados do processo de reestruturação produtiva no Porto de Santos, avaliando o crescimento da movimentação (atividade portuária) e os ganhos de produtividade na última década, quando foi aplicado um montante de investimentos superior a US\$ 1 bilhão (estimativas da

CODESP). Com isso, pretende-se avaliar a relação entre produtividade e emprego no maior porto brasileiro.

O quadro 3 acima mostra a expansão da atividade portuária nos últimos dez anos. A movimentação de cargas no Porto de Santos cresceu 107% em toneladas e 123% em valores monetários. Outro indicador relevante é o aumento na quantidade de contêineres movimentados, cerca de 180%. Estes números mostram a expansão da capacidade produtiva no porto que atinge níveis recordes de movimentação (em toneladas e em valores monetários - US\$), em virtude dos elevados investimentos em tecnologia e da introdução de novas máquinas na atividade portuária em Santos. Como exemplo, podemos citar a aquisição de portêineres<sup>ix</sup>, que custam mais de US\$ 6 milhões, por parte dos terminais portuários privados.

**Quadro 03 – Evolução da movimentação no Porto de Santos – período 1996 a 2006**

Período	Movimentação em toneladas			Movimentação em US\$ milhões FOB			Movimento Contêineres (unidades)
	Exportações	Importações	Total (em toneladas)	Exportações	Importações	Total (em US\$ milhões)	
<b>1996</b>	15.617.118	20.722.242	36.339.360	12.097,72	14.757,44	26.855,16	547.430
<b>1997</b>	17.791.815	20.680.315	38.472.130	13.591,17	16.006,81	29.597,98	580.592
<b>1998</b>	19.401.126	20.539.260	39.940.386	13.538,30	15.298,18	28.836,48	564.948
<b>1999</b>	24.264.690	18.410.817	42.675.507	13.237,13	12.522,05	25.759,18	546.972
<b>2000</b>	22.353.811	20.730.572	43.084.383	13.593,38	13.299,64	26.893,02	554.263
<b>2001</b>	28.030.470	20.131.123	48.161.593	14.443,74	13.359,54	27.803,28	713.760
<b>2002</b>	33.822.484	19.651.784	53.474.268	15.681,35	11.689,03	27.370,38	832.157
<b>2003</b>	39.126.666	20.950.407	60.077.073	20.216,85	12.189,80	32.406,65	1.037.371
<b>2004</b>	45.809.828	21.799.925	67.609.753	26.893,88	16.043,63	42.937,51	1.247.130
<b>2005</b>	50.399.621	21.502.873	71.902.494	32.798,72	18.146,60	50.945,33	1.478.428
<b>2006</b>	52.215.611	23.185.216	75.400.827	39.702,34	20.426,58	60.128,91	1.530.439
<b>Var. 96-06</b>	<b>234,35%</b>	<b>11,89%</b>	<b>107,49%</b>	<b>228,18%</b>	<b>38,42%</b>	<b>123,90%</b>	<b>179,57%</b>

Fonte: Codesp (2006)

Obs.: previsão de 2006 foi calculada com base no resultado médio até o mês de setembro.

Cabe ressaltar que a expansão da atividade portuária deve-se, em boa parte, ao dinamismo do comércio exterior no período, especialmente com a significativa expansão das exportações (com aumento em torno de 230%, em toneladas e em U\$ milhões; enquanto as importações cresceram 12% e 38%, respectivamente – quadro 03). Outro fator relevante que explica a movimentação pelo Porto de Santos é o tamanho da sua área de influência (*hinterland*) e o respectivo crescimento da produção voltada para o exterior (NETO, 2006). Entretanto, é importante ressaltar que os atuais patamares de movimentação de cargas só foram atingidos por causa dos investimentos realizados com elevada intensidade de capital, impulsionados pelo processo de modernização (privatização) portuária.

Historicamente, os investimentos maciços em tecnologia vêm na direção de poupar trabalho humano (SCHUMPETER, 1980; MARX, 1985); gerando um desemprego tecnológico, com a supressão de, principalmente, trabalhos mais braçais e de menor qualificação, pois “neste tipo de tarefas que o cérebro eletrônico se mostra superior ao humano, tanto em termos de eficiência quanto de custos” (SINGER, 1999, p. 18). Contudo, como coloca Mattoso (2000), a tecnologia não determina o nível geral de emprego por si só, mas afeta com intensidade o emprego no nível setorial e/ou regional.

No entanto, isto não ocorreu no Porto de Santos, conforme os dados da evolução do emprego portuário (quadro 02). Então, o que explica o crescimento do emprego portuário? Sem dúvida, a expansão da atividade portuária foi capaz de compensar os efeitos negativos do grande incremento de tecnologia sobre o nível de emprego no setor, garantindo um pequeno aumento de 1,3% no número de trabalhadores portuários. No entanto, a natureza desses empregos foi alterada, uma vez que a criação de novos postos de trabalho ocorreu, em boa parte, pela via da terceirização e em condições mais precárias de trabalho.

Com o vultoso aumento na movimentação de cargas (em toneladas e em valores monetários) e a manutenção de praticamente o mesmo número de trabalhadores, a produtividade no Porto de Santos também deu um grande salto. Tomando-se como base o número de trabalhadores no começo (1996) e no final do período analisado (2006) e fazendo um cálculo simples, é possível verificar o

crescimento da produtividade através do seguinte indicador: movimentação de cargas por trabalhador.

Em setembro de 1996, cada trabalhador era responsável por, em média, US\$ 154 mil movimentados. Já em setembro de 2006, cada trabalhador foi responsável por US\$ 341. Houve, portanto, um acréscimo de 121%, na produtividade por trabalhador. Quando consideramos a movimentação em toneladas, os ganhos de produtividade foram da ordem de 105%, ou seja, cada trabalhador movimentava 1,7 toneladas em 1996, passando a movimentar 3,8 toneladas em 2006. Se considerarmos a movimentação de contêineres, este indicador passa, em média, de 35 para 97 contêineres movimentados por trabalhador.

Em suma, conclui-se que os ganhos de produtividade e a introdução de tecnologia no Porto de Santos não reduziram o nível de emprego portuário. Ao contrário, observou-se uma pequena expansão do emprego (1,3%), a qual foi obtida em razão do vultoso crescimento na movimentação de cargas, especialmente aquelas com destino à exportação. O crescimento da atividade portuária compensou a supressão de postos de trabalho por meio das inovações tecnológicas, no entanto os empregos gerados têm caráter mais precarizado (caráter temporário, terceirizado) e/ou estão localizados nos terminais privados.

Assim, após uma década de transformações profundas no Porto de Santos, nos deparamos com o mesmo nível de emprego portuário (em termos quantitativos, mas não qualitativos), com recordes recorrentes de movimentação e com significativos incrementos de produtividade. Entretanto, resta saber: como estes ganhos de produtividade foram apropriados? Estes ganhos foram repassados aos salários dos trabalhadores portuários? Qual a trajetória da massa salarial e do salário médio no Porto de Santos?

## **2.2. Produtividade e salários no Porto de Santos: existe uma relação salarial fordista?**

Conforme foi visto na primeira seção, o padrão de desenvolvimento pós-guerra tinha como um dos seus pilares a relação salarial fordista, caracterizada pelo repasses de parte dos ganhos de produtividade aos salários. Esta relação entre produtividade e salários contribuía para o crescimento da renda e do consumo da classe

trabalhadora, garantindo demanda para a produção em larga escala e, por consequência, a realização dos lucros das empresas. Já a regulação econômica hegemônica a partir dos anos 80, centrada no combate à inflação, coloca como elemento central a desindexação salarial, eliminando as relações com a produtividade (fim da relação salarial fordista), com índice de preços e outras políticas salariais; sendo que os salários passam a ser estabelecidos na negociação direta entre as empresas e os seus trabalhadores e os reajustes passam a ser individuais e vinculados ao desempenho da empresa e do trabalhador<sup>x</sup> (VAZQUEZ, 2008).

Na segunda seção, mostrou-se que os elevados ganhos de produtividade no Porto de Santos na última década, que foram propiciados pelo crescimento da atividade portuária ao mesmo tempo em que não houve expansão significativa no nível de emprego. A presente seção procura mostrar os efeitos sobre os salários do trabalhador no Porto de Santos. Os trabalhadores portuários foram beneficiados pela modernização?

No debate teórico reconstituído aqui, Drucker (1993) responderia que sim, nas suas palavras, “a produtividade cresceu a taxas elevadíssimas, sendo que esse crescimento refletiu-se na elevação do padrão e da qualidade de vida, em maior poder de compra por parte dos trabalhadores e em aumento de horas disponíveis para lazer” (p. 18). Em contraposição, Fiori (2001) diria não, nas suas palavras, “as estatísticas mostram é que milhares de desempregados seguem ligados ao mesmo “paradigma do trabalho”, só que agora como trabalhadores precarizados, terceirizados ou subcontratados, com direitos cada vez mais alheios ao mundo das organizações sindicais. Uma transformação social gigantesca, mas que não foi o resultado natural, nem muito menos benéfico, das novas tecnologias informacionais” (p. 15). Já Mattoso (2000) colocaria a importância de uma regulação pública sobre o mercado de trabalho, afirmando que o crescimento da produtividade pode resultar em “mais emprego, consumo, tempo livre ou desemprego e essa é uma escolha social, historicamente determinada pelas formas de regulação do sistema produtivo e da distribuição dos ganhos de produtividade” (p. 117).

**Quadro 04 – Massa Salarial e Salário Médio no Porto de Santos, por categoria de trabalhadores – comparativo 09/1996 e 09/2006 (em valores reais de 09/2006)**

Categoria	Setembro de 1996			Setembro de 2006			Var. (%) 96/06 <sup>3</sup> Massa Salarial	Var. (%) 96/06 <sup>3</sup> Salário Médio	Var. (%) 96/06 <sup>3</sup> N <sup>o</sup> . de Trabalh.
	Massa Salarial <sup>1</sup> (R\$ mil)	N <sup>o</sup> . de Trabalhadores	Salário Médio <sup>2</sup>	Massa Salarial (RS mil)	N <sup>o</sup> . de Trabalhadores	Salário Médio <sup>2</sup>			
<b>Codesp vinculados</b>	32620	5390	6051,95	5300	1372	3862,97	-83,8%	-36,2%	-74,5%
<b>Codesp Contratados</b>	433	220	1968,18	1300	1200	1083,33	200,2%	-45,0%	445,5%
<b>Força Supletiva</b>	5255	2210	2377,83	-	-	-			
<b>Avulsos</b>	22.097	7346	3008,03	14900	5194	2868,69	-32,6%	-4,6%	-29,3%
<b>Terminais Vinculados</b>	460	400	1150,00	10800	6000	1800,00	2247,8%	56,5%	1400,0%
<b>Terminais Terceirizados</b>	-	-	-	2000	2000	1000,00			
<b>Total</b>	60865	15566	3910,12	34300	15766	2175,57	-43,6%	-44,4%	1,3%

Fonte: Rodrigues (2006)

Elaboração e Adaptação dos autores

<sup>1</sup>: Corrigido pelo IPCA até setembro de 2006 - 91,7% acumulado

<sup>2</sup>: Massa Salarial/Pessoal. O salário médio total foi calculado por média ponderada.

<sup>3</sup>: Variação em termos percentuais

Embora não tenha sido observada uma redução no total de empregos portuários (quadro 2), nota-se que os trabalhadores no Porto de Santos não obtiveram ganhos salariais com o crescimento da produtividade no setor. Ao contrário, o quadro 04 acima mostra uma forte retração na massa salarial e na remuneração média dos trabalhadores portuários nos últimos dez anos (na comparação entre 09/1996 e 09/2006). Os dados revelam que houve queda no salário médio de quase todas as categorias, exceto para os funcionários empregados nos terminais vinculados, que tiveram uma elevação de 57% no salário médio, sendo esta categoria aquela que mais cresceu em número de trabalhadores, em razão do processo de privatização do porto. Em 1996, estes representavam menos de 3% do emprego portuário, passando para mais de 38% em 2006. No entanto, não se pode afirmar que os trabalhadores dos terminais privados ganharam com este processo, pois apesar do crescimento do salário médio, este representa menos da metade dos salários auferidos pelos trabalhadores vinculados à COPESP.

Embora represente o maior salário médio do porto, esta categoria foi a que mais perdeu em número de emprego (com queda em torno de 75%, conforme visto anteriormente) e em termos salariais, cujas perdas superam são superiores a 36% em valores reais. Logo, este grupo foi aquele que teve maiores perdas em termos relativos.

Visando compensar a redução do seu quadro, a CODESP aumenta o número de trabalhadores contratados temporariamente (a quantidade desses empregos é 5,5 vezes maior do que em 1996), cujo salário representa menos de um terço do salário de um trabalhador do quadro permanente da CODESP. Assim, observa-se na empresa administradora portuária a tendência de criação de empregos mais precarizados (terceirizados, contratados temporariamente, estagiários, etc.), os quais têm rendimentos inferiores, reduzindo também os encargos trabalhistas e o custo do fator trabalho como um todo para a empresa contratante.

Outra conclusão que pode ser tirada do quadro 04, é que os novos empregos criados (precarizados ou nas operadoras privadas) são aqueles de rendimento médio inferior àqueles que empregos que foram suprimidos. Ou seja, a redução dos empregos ocorreu naquelas categorias que tinham salários mais altos e os novos empregos criados

não evitam a queda da massa salarial no Porto de Santos, que teve uma retração de 43,6%, mesmo com o aumento de 1,3% nos empregos ligados ao setor portuário nos últimos dez anos.

A queda da massa salarial traz impactos negativos para a economia regional, que não se limita ao setor portuário, pois outros setores são afetados, principalmente o comércio local, dado o efeito oposto do multiplicador keynesiano. Segundo Rodrigues e Vaz (2001), houve queda na participação do ICMS na receita municipal, em virtude dos reflexos da queda da massa salarial no setor portuário nos setores de comércio e serviços da região.

Em suma, observou-se um elevado crescimento na movimentação em toneladas (107%), em termos cambiais (123%) e por trabalhador (121%). Concomitantemente, notou-se uma queda expressiva na massa salarial e no salário médio (em torno de 44%). Portanto, conclui-se que os ganhos de produtividade no Porto de Santos não foram repassados aos trabalhadores, os quais tiveram perdas salariais significativas, resultantes de um processo de modernização portuária, que reflete as tendências de desregulação das relações de trabalho em nome das exigências de competitividade impostas pela regulação econômica.

## **Conclusão**

A globalização e a concorrência internacional acirrada provocaram um movimento de reorganização econômica que implicou na desestruturação dos sistemas nacionais de regulação das relações de trabalho, como resposta à pressão política das empresas sobre os Estados Nacionais. Esta pressão buscava eliminar os entraves para a redução dos custos com encargos trabalhistas e para a livre utilização do trabalho pelas empresas, de modo a garantir a elevação dos níveis de produtividade e competitividade, tendo em vista a exacerbação da concorrência nos mercados interno e externo, a qual pressiona as empresas para uma racionalização produtiva.

Devido ao crescimento da importância do comércio mundial e o acirramento da concorrência no plano internacional, há forte demanda pelo uso dos portos, dado que este é o modal de transporte mais utilizado no comércio exterior. Para atender a crescente demanda e a pressão por maior produtividade, os portos também passaram por

uma reestruturação produtiva que, por sua vez, implicou em transformações nas relações de trabalho no setor.

As transformações no mercado de trabalho portuário ocorrem com a introdução da Lei de Modernização dos Portos (lei 8630/93) que objetivou reduzir custos das operações portuárias (inclusive os custos do trabalho) e aprimorar serviços e garantir a qualidade dos mesmos por meio de um processo de privatização das operações portuárias. A Lei 8.630/93 cria o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e transfere para este órgão os trabalhadores da capatazia outrora vinculados à CODESP e os trabalhadores avulsos, antes vinculados aos sindicatos. Essa transferência ocorreu a partir de 1997, quando o OGMO passou a executar a gestão de pessoal de diversas categorias portuárias (com, destaque, para os estivadores), exercendo um conjunto de atividade que antes era monopólio dos sindicatos.

Esta transferência de funções caracteriza a ampliação do domínio do capital sobre o trabalho, dada a influência dos empresários do porto no OGMO, o que, por conseguinte, implica perda do poder dos sindicatos. Estas mudanças confirmam as tendências de quebra da pactuação entre capital e trabalho estabelecida pela regulação econômica do pós-guerra e nos ajuda a entender a queda da massa salarial e do salário médio dos trabalhadores portuários.

Além de transformações nas relações de trabalho, a racionalização produtiva no setor portuário, que é concomitante ao processo de privatização, introduziu inovações tecnológicas, aumentando a capacidade produtiva e, ao mesmo tempo, reduzindo custos do trabalho (salários), o que proporcionou, por consequência, uma ampliação das margens de lucro das empresas do setor.

Cumprido seu papel histórico, a introdução de tecnologia do Porto atuou no sentido de poupar trabalho humano e aumentar a produtividade na atividade portuária. Entre 1996 e 2006, houve uma redução do número de trabalhadores necessários para a movimentação de cargas nos últimos dez anos (a carga movimentada por trabalhador aumenta de 1,7 para 3,8 toneladas) e crescimento no número de contêineres movimentados, em boa medida, graças aos investimentos em máquinas pesadas e à automação da movimentação (com a introdução de portêineres, por exemplo), evidenciando a reestruturação produtiva decorrida do processo de modernização da atividade portuária. Assim, este estudo confirma as hipóteses de que

houve um grande incremento de produtividade (via investimentos em tecnologia) no maior porto da América Latina.

No entanto, o mesmo consenso não é encontrado quando são analisados os impactos do processo de modernização portuária no nível de empregos e salários. Ao contrário do senso comum, o nível de emprego no Porto de Santos não diminuiu com a privatização e reestruturação do setor. Confirmando a hipótese de que os incrementos de tecnologia e produtividade não determinam por si só o nível geral de emprego, sendo este determinado em última instância pelo crescimento econômico e da atividade em questão, no caso do Porto de Santos, pela movimentação de cargas.

O elevado crescimento da movimentação portuária (de 183% e 123%, em toneladas e em valores monetários, respectivamente) propiciou um pequeno crescimento no número de empregos no Porto de Santos. No entanto, pode-se concluir que os novos empregos gerados, principalmente nos terminais privados e por meio de contratos temporários na CODESP, têm remuneração inferior em relação àqueles que foram suprimidos (relacionados às categorias de trabalhadores avulsos e vinculados à CODESP). Neste sentido, a hipótese de que o processo de modernização portuária incorreu no aumento da demanda por mão de obra mais especializada, de mais alta qualificação técnica e melhor remuneradas não foi confirmada por este estudo.

Embora o nível atual de emprego no Porto de Santos seja praticamente o mesmo de dez anos atrás, a massa salarial dos trabalhadores portuários teve uma queda de quase 45%, na mesma proporção em que foi reduzido o salário médio dos empregos ligados ao porto. Assim, é possível concluir que os vultosos ganhos de produtividade na atividade portuária não foram apropriados pelos trabalhadores, os quais amargaram perdas salariais significativas na última década. Cabe ainda ressaltar, que esta queda da massa salarial no Porto de Santos também teve forte reflexo em outros setores da economia local (especialmente, no setor terciário), dado que a atividade portuária é a força motriz da economia regional.

Em suma, o processo de reestruturação do setor portuário apresenta resultados contraditórios: de um lado, encontram-se as comemorações dos recordes recorrentes na movimentação de cargas e dos elevados níveis de produtividade; do outro, a economia local sofre com a queda da massa salarial da sua principal atividade e os

trabalhadores portuários lamentam as perdas salariais e as novas relações de trabalho estabelecidas no setor. Este paradoxo não parece ter solução dentro da atual lógica do livre mercado.

## **Bibliografia**

AGLIETTA, M. *Regulación y crisis del capitalismo*. Espanha: Siglo XXI, 1979.

AGUIAR, M. A. F.; JUNQUEIRA, L. A. P.; FREDDO, A. C. M. 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, p. 997-1017, 2006.

BELLUZZO L. G. M.; COUTINHO, L. G. Desenvolvimento e estabilização sob finanças globalizadas. *Economia e Sociedade*, Campinas, n. 7, p. 129-54, 1996.

CODESP. Estatística 2006 (mensais). Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br) Acessado em 01/12/2006.

\_\_\_\_\_. Relatório Anual 2005. Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br) Acessado em 08/08/2006.

COUTINHO, L. G. O desempenho da indústria sobre o Real. In: MERCADANTE, A (org.). *O Brasil pós-Real: a política econômica em debate*. Campinas: IE/UNICAMP, 1998.

DRUCKER, P. F. *Sociedade Pós-Capitalista*. 2ª ed. São Paulo: Pioneira, 1993.

FIORI, J. L. *60 lições dos 90: uma década de neoliberalismo*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

HOBSBAWM, E. *A Era dos Extremos: o breve século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LEITE, M. P. Reestruturação produtiva, novas tecnologias e novas formas de gestão de mão-de-obra. In: *O Mundo do trabalho: Crise e mudança no final do século*. São Paulo: Página Aberta, 1994.

MATTOSO, J. E. L. *A Desordem do Trabalho*. São Paulo: Scritta, 1995.

\_\_\_\_\_. Tecnologia e Emprego: uma relação conflituosa. São Paulo em perspectiva, v.14, n. 3, p. 115-123, 2000.

MARX, K. *O Capital* – Crítica da Economia Política. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARGLIN, S.A.; BAHDURI, A. Profit Squeeze and Keynesian Theory. In: MARGLIN, S. A.; SCHOR, J.B. *The Golden Age of Capitalism: Reinterpreting the Postwar Experience*. Oxford: Claredon Press, 1990.

MERCADANTE, A (org.). *O Brasil pós-Real: a política econômica em debate*. Campinas: IE/UNICAMP, 1998.

MONIÉ, F.; VIDAL S. M. S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 997-1017, 2006.

NETO, C.A.S.C. *Portos Brasileiros: Área de Influência, Ranking Porte e os Principais Produtos Movimentados*. Brasília: IPEA, 2006. (Texto para Discussão – TD 1164).

PLIHON, D. Desequilíbrios mundiais e instabilidade financeira. *Economia e Sociedade*, Campinas, n. 7, p. 85-127, 1996.

POLANYI, K. *A Grande Transformação*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

RODRIGUES, J. Produtividade cresce 200% em Santos. Valor Econômico. São Paulo, 23 out. 2006. Empresas/Infra-estrutura, p. B10, 2006.

\_\_\_\_\_; VAZ, J. P. *Porto de Santos – Uma Década de Transformações 1990-1999*. Santos: NESE – Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos da UNISANTA e CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, 2001. Disponível em <http://www.nese.unisanta.br>.

SARTI, I. *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SCHUMPETER, J. *Capitalismo, Socialismo e Democracia*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

SILVA, F. T. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. São Paulo: Unicamp, 2003.

SINGER, P. *Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas*. 3ª Edição. São Paulo: Contexto, 1999.

VAN DER WEE, H. *Prosperity and Upheaval: The World Economy 1945-1980*. London: Pelikan Books, 1987.

VAZQUEZ, D. A. Reestruturação Produtiva e Flexibilização do Trabalho no Brasil. *Revista da ABET*, v. VII, p. 80-98, 2008.

VIDAL, S. M. S. C.; GONÇALVES, A. F. Novos Nomes, Velhas Práticas – Contradições no Processo de Privatização dos Portos no Brasil. In: *XXVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração - EnAnpad*. Anais, 2004.

\_\_\_\_\_; XAVIER, M. C.; GOMES, V. M. Gestão da Mão-de-Obra Avulsa e Sustentabilidade da Atividade Portuária. In: *VII Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais – SIMPOI*, FGV/EASP. Anais, 2004.

ZAPATA, F. Estado-nação, livre comércio e integração econômica na América Latina. In. DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos. *Emprego e Desenvolvimento Tecnológico: processos de integração regional*. São Paulo: DIEESE, 1999.

---

<sup>i</sup> Paradoxalmente, conforme destaca Polanyi (1980), os pilares que sustentavam o padrão de desenvolvimento da idade de ouro foram sendo questionados pela modernização conservadora com argumentos liberais, apesar de estes pilares terem sido erguidos por um movimento de auto defesa da sociedade contra as conseqüências do liberalismo.

<sup>ii</sup> A idéia de que a elevação dos salários comprime, necessariamente, os lucros, defendida por Ricardo, é refutada por Marx. Primeiro, porque a base de trabalho vivo está cada vez menor, comparada com a massa dos meios de produção. Segundo, porque a mais-valia mostrou-se ser uma relação aberta, com uma elevada elasticidade do trabalho excedente. Terceiro, porque os salários são regulados pelo exército industrial de reserva, o qual cresce com o processo de acumulação capitalista.

<sup>iii</sup> As mudanças implementadas não são uma experiência inédita. Ao contrário, elas foram antecedidas em outros portos do mundo: nos últimos 25 anos os portos de quase todos os países passaram por amplas e profundas reformas com o intuito de adequá-los à nova ordem estabelecida, em nível econômico e político internacional. Assim, as novas demandas econômicas oriundas da globalização contribuíram para uma revisão na atuação e estrutura dos portos em escala mundial (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 987).

<sup>iv</sup> O papel dos sindicatos dos trabalhadores portuários não está no escopo deste trabalho. No entanto, cabe destacar que esta categoria teve historicamente elevado

---

poder de barganha (SILVA, F. T., 2003; SARTI, I., 1988). Por exemplo, foi a segunda categoria a possuir um instituto de previdência, após os ferroviários.

<sup>v</sup> O artigo de Aguiar, Junqueira e Freddo (2006) mostra que a implantação do OGM ocasionou conflitos e lutas com os sindicatos dos estivadores, especialmente “em função da mudança introduzida no papel dos sindicatos na alocação da mão-de-obra portuária” (p. 1011). Segundo os autores, o grande receio do sindicato dos estivadores era perder o direito de escalar os trabalhadores e de determinar o número de homens por turno, o que de fato ocorreu a partir de 2001.

<sup>vi</sup> Segundo Mattoso (2000), a regulação social são as instituições e regras definidas de maneira a arbitrar e decidir como serão distribuídos os ganhos de produtividade e os recursos entre as classes sociais. Segundo o autor, na economia globalizada, essa regulação é exercida pelo mercado de capitais.

<sup>vii</sup> É importante ressaltar que o perfil desses novos postos de trabalho não será tratado aqui devido à ausência de dados confiáveis para tal pesquisa.

<sup>viii</sup> Apesar de Rodrigues (2006) ser um texto jornalístico, a reportagem publicada no jornal Valor Econômico foi apoiada no levantamento de dados realizado pelo autor da matéria junto ao OGM, sindicatos e terminais privados. Além de jornalista, José Rodrigues foi coordenador de assuntos portuários da Prefeitura de Santos entre 1989 e 1996, nos governos Telma de Souza e de David Capistrano. Os dados levantados foram gentilmente cedidos aos autores para que as adaptações realizadas fossem efetuadas. Aproveitamos este espaço para agradecer e homenagear José Rodrigues, um dos maiores conhecedores do Porto de Santos, falecido em 10/02/2010.

<sup>ix</sup> Portêineres: equipamentos automáticos de grande porte utilizados para movimentação de contêineres.

<sup>x</sup> Participação nos Lucros e Resultados (PLR), Bônus, Prêmios, Avaliações de Desempenho são exemplos desta relação entre salários e desempenho da empresa e individual do trabalhador.

**Abstract:** The productive reorganization of the port sector propitiated a strong rise of the productivity, the introduction of technological innovations and the reach of successive records in the cargo movement, since the Port Modernization Law. On the other hand, the privatization process has brought deep changes in the labor relations in the biggest port of Latin America. This work shows that the deleterious effect of the technology in the job level had been compensated by the strong expansion of the port activity. However, the productivity gains had not been appropriate by the workers, which had had significant wage losses in the analyzed period (1996-2006).

**Key-words:** Productive Reorganization, Port Sector Modernization, Labor Market, Port of Santos