

HOMENS DO PORTO: LIBERDADE, INDEPENDÊNCIA E SOLIDARIEDADE

Carlos Alberto de Oliveira*

SILVA, Fernando Teixeira da. *A carga e a culpa: os operários das Docas de Santos — direitos e cultura de solidariedade (1937-1968)*. São Paulo/Santos, Hucitec/Prefeitura Municipal de Santos, 1995, 260 p.

Na análise da literatura recente sobre trabalhadores e cidades portuárias, Santos e seu porto possuem importância fundamental. *A carga e a culpa* alinha-se a outros importantes trabalhos da recente historiografia brasileira sobre o porto de Santos, destacando-se estudos como os de Ingrid Sarti¹ e Maria Lúcia Githay².

Sua publicação acontece no momento em que se aprofundam as discussões acerca do chamado “custo Brasil” nos portos brasileiros. No centro da polêmica, com relação aos portos e aos trabalhadores portuários, grande parcela do empresariado, através de suas entidades e de poderosos lobies legislativos, procura restringir a questão da “modernização portuária”, dando ênfase principalmente às propostas de privatização dos portos e de eliminação do “monopólio da estiva” na contratação da mão-de-obra.³

O objeto do estudo da obra é uma categoria de trabalhadores do porto: os operários dos serviços portuários, empregados da Companhia Docas de Santos — os doqueiros.

* Doutorando em História Social pela PUC-SP.

1 *O porto vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.

2 *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos (1890-1914)*. São Paulo/Santos, EDUNESP/PMS, 1992.

3 Em especial, com a aprovação da Lei 8.630/93, ou a Lei de Modernização dos Portos. Tal fato por si só já justificaria a importância de seu trabalho.

Na investigação sobre essa categoria de trabalhadores, Teixeira utiliza-se de um conjunto bastante variado e diversificado de fontes: matérias da imprensa, fontes oficiais e empresariais, relatórios de Comissões Parlamentares de Inquérito, atas de assembléias do Sindicato e do Congresso Nacional, periódicos especializados em portos e inúmeras outras fontes. Buscando dialogar com outras versões e significados, Teixeira também entrevistou trabalhadores de diferentes categorias, utilizando-se dos recursos da história oral.

Definindo como campo de reflexão a História Social e o cotidiano do trabalho, buscando desenvolver uma crítica aos discursos homogêneos e cristalizados sobre os trabalhadores das docas, logo no início do livro o autor aponta que seu objetivo central é a análise da cultura portuária, cuja característica comum é o seu sentido de comunidade, independência e solidariedade. Para ele,

o surgimento de uma cultura peculiar e com similaridades universais decorrem de alguns fatores prevaletentes no trabalho portuário: a natureza ocasional do trabalho; o serviço árduo e perigoso; o modelo de “cooperação simples” na execução das tarefas em turmas e a comunicação horizontal entre diversas categorias de trabalhadores; a falta de associação regular a um único patrão: os contatos frequentes com mercadorias, navios, marinheiros, idéias e experiências estrangeiras; a moradia próxima ao porto.⁴

As balizas cronológicas do estudo situam-se entre dois tempos políticos marcados pela ditadura. O “Acordo de 1937”, que estabelecia as horas-extras provavelmente melhor remuneradas do país,⁵ e o período imediatamente posterior ao Golpe Militar. Como propõe o texto, esse período foi vivido como tragédia para muitos daqueles trabalhadores há muito familiarizados com a conquista de inumeráveis direitos.⁶ Desde 1964 e, sobretudo, a partir de 1969, os portos sofreram importantes reformulações em tamanho e inovações tecnológicas, pondo em causa direitos e conquistas anteriores.

A partir dos registros “dos outros”, o autor contrapõe à imagem da sanha individualista e corporativa dos portuários a imagem de um vigorosa e secular cultura de solidariedade. Essa cultura foi construída pela marcante presença de tais trabalhadores no quadro urbano de Santos, na qual teceram estreitos laços com outras categorias de trabalhadores.

4 Cf. p. 12.

5 E que prevaleceu até 1965.

6 Referindo-se a reportagem do *Estado de S. Paulo*, de 22 de janeiro de 1966, o autor descreve, na p. 206, tais vantagens.

Com isto, foi possível descobrir as teias de solidariedade constituídas nas “pequenas lutas” travadas no dia-a-dia do cais. Estas “pequenas lutas”, menos solenes e gloriosas no cotidiano do porto, analisadas em pormenor nos dois primeiros capítulos, criaram as condições para a emergência de conflitos abertos, instaurando “um tempo coletivo de elaboração de experiências comuns”.⁷

A mobilidade entre local de habitação e de trabalho não se inscrevia totalmente em seus limites: os deslocamentos tendiam a se fazer também no conjunto da cidade. A característica do trabalho ocasional portuário permitia aos trabalhadores uma mobilidade incessante entre porto, casa e rua, o que alimentava seus sentimentos de liberdade e independência.

O autor analisa o modelo docas de trabalho,⁸ mostrando algumas questões em torno das quais gravitava o cotidiano dos trabalhadores de carga e descarga do porto de Santos, tematizando uma série de aspectos.

O envolvimento dos trabalhadores nas turmas implicava familiaridade, intimidade e em uma densa rede de expectativas em relação aos próprios colegas: preservação do emprego, vida familiar, alcoolismo, etc.

A questão da “cera”, aparece como uma estratégia cotidiana, defensiva e velada contra as condições e as longas jornadas de trabalho. Outro aspecto muito atacado era o absentefismo.⁹ Discutindo a utilização do tempo livre pelos doqueiros, Teixeira mostra-nos que

(...) seu cotidiano fora do cais, nas relações familiares, no lazer, nas esferas da sociabilidade (...) o trabalho ocasional permitia ao trabalhador dispensado dos serviços manter um maior contato com sua família, a rua e a vida sindical.¹⁰

As práticas e orientações políticas de lideranças sindicais e partidárias constituem referência obrigatória nos últimos capítulos. Nesses, Teixeira busca compreender as noções que esses trabalhadores tinham do sindicato e de suas lideranças, do governo, das leis e da justiça, abrindo perspectivas para o diálogo com determinadas construções acadêmicas.

7 Cf. Paoli, M. C., Os trabalhadores urbanos na fala dos outros, p. 62.

8 Cf. p. 20.

9 Visto pelo autor como “uma das principais evidências de recusa ao excesso de trabalho”, p. 50.

10 Cf. p. 51.

Seguindo as pegadas de Thompson, o autor mostra como as leis trabalhistas não foram apenas instrumentos do patronato, mas, por vezes, se transformaram em armas contra a dominação, desde que esgrimadas com inteligência pelos trabalhadores, criando e/ou legitimando direitos.¹¹ Discutindo a diferença entre o poder arbitrário e o domínio da lei, faz-nos perceber que

se a lei é manifestamente parcial e injusta, não vai mascarar nada, legitimar nada, contribuir em nada para a hegemonia de classe alguma. A condição prévia essencial para a eficácia da lei, em sua função ideológica é a de que mostre uma independência frente as manipulações flagrantes e pareça ser justa. Não conseguirá parecê-lo sem preservar sua lógica e critérios próprios de igualdade; na verdade, às vezes sendo realmente justa.¹²

A carga e a culpa mostra-nos a “cultura de solidariedade” enquanto um dos elementos fundamentais na constituição da cultura operária santista. Neste particular, Teixeira sugere

(...) a existência de uma temperatura histórica relativamente “quente” em Santos: o passado e a “tradição” têm sido muitas vezes invocados. É provável, portanto, que muitos operários e militantes sentissem de fato o peso dessas referências históricas informadas por uma memória que os colocava em ação, conservando na lembrança (por meio da experiência vivida ou de sua transmissão oral) acontecimentos há muito acumulados.¹³

Os trabalhadores dos portos têm sido alvo de várias acusações, em virtude de sua “cultura contratual legalista”, com base na qual a conquista dos direitos seria apontada como uma contrapartida de sua obstinada “dependência” dos governos populistas. Os portuários, portanto, continuam não só carregando a *carga* mas também boa parte da *culpa* pelas mazelas da nossa política e pelos principais problemas que concorrem para a ineficiência dos portos.¹⁴

O trabalho de Teixeira, dando visibilidade a outras práticas sociais, imagens e significados, pondo em causa uma memória cristalizada, busca contar uma outra história.

11 Cf. Prefácio de Marco Aurélio Garcia.

12 In: *Senhores e caçadores*, p. 354.

13 Cf. p.119.

14 Em Liverpool, na Inglaterra, os portuários prosseguem sua greve iniciada em setembro de 1995, contra o processo de privatização e desregulamentação trabalhista que também os atinge.