

A “MODERNIZAÇÃO” DO SETOR PORTUÁRIO NO BRASIL: DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO E PRECARIZAÇÃO¹

Claudia Mazzei Nogueira
Profª Drª da Universidade Federal de São Paulo
UNIFESP - BS

RESUMO

O objetivo deste texto é indicar alguns elementos introdutórios sobre a atual “Modernização” do setor portuário, mais especificamente do Porto de Santos, localizado na cidade de Santos, no estado de São Paulo – Brasil, oferecendo também traços preliminares sobre a divisão sexual do trabalho assalariado, prioritariamente em relação ao trabalho feminino.

INTRODUÇÃO

O setor portuário no Brasil abrange 8,5 mil quilômetros de costa que podem ser navegadas com segurança, movimentando cerca de 700 milhões de toneladas por ano, compreendendo as mais variadas mercadorias, sendo o maior setor gerador das exportações, responsável por mais de 90% dessa atividade. Este tipo de transporte denominado aquaviário é um dos que apresenta menor custo de condução de mercadorias no Brasil, perde somente para o segmento aéreo e dutoviário, de acordo com estudos desenvolvidos pela Coppead (Instituto de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ).

(<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>).

Por ser esse setor extremamente importante para a economia brasileira, em 2004, o então presidente Lula criou a ‘Agenda dos Portos’ que radiografou, na lógica do capital, os gargalos do sistema e as alternativas viáveis para transpor-los. A partir desse mapeamento, aumentou o interesse do governo em acelerar o projeto da “Modernização dos Portos”, o que resultou em 2013 na aprovação pelo Congresso Nacional da Medida Provisória nº 595/12, e na sanção e promulgação da presidente Dilma Rousseff, na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

(http://logisticaetransportes.blogspot.com.br/2010/01/sistema-portuario-brasileiro-2010_28.html).

Cabe destacar que em 2012, o sistema portuário brasileiro se constituía da seguinte forma: 34 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 16 estão concedidos à administração dos governos estaduais e municipais, os outros marítimos 18 são administrados diretamente pelas Companhias Docas (que totalizam o número de sete companhias²). Há, ainda, 42 terminais de uso privativo e mais 3 complexos portuários que operam sob concessão do capital privado.

(<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>).

¹ Este texto é parte de nossa pesquisa que tem como título “A Divisão sexual do trabalho no setor portuário: o caso do Porto de Santos. Esse estudo conta com o apoio do CNPq através de Bolsa Produtividade-Pesquisador 2, com vigência de março de 2013 a fevereiro de 2016.

² São elas: Companhia Docas do Pará (CDP) - Portos de Belém, Santarém e Vila do Conde; Companhia Docas do Ceará (CDC) - Porto de Fortaleza; Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) - Portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca; Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) - Portos de Salvador, Ilhéus e Aratu; Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) - Portos de Vitória e Barra do Riacho; Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) - Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí e Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) - Porto de Santos. (<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>).

I- O PORTO DE SANTOS: UM HISTÓRICO RECENTE E SUAS MUDANÇAS.

Em 8 de novembro de 1980, a então Companhia Docas de Santos, com o fim da sua concessão, teve sua administração assumida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)³. (<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2>).

Segundo Diéguez,

“Os portuários dividem-se em diversas categorias, conforme o tipo de trabalho exercido, mas, primeiramente, dividem-se em: trabalhadores da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e trabalhadores avulsos. Estes não possuem vínculo empregatício, obtendo-o apenas quando se credenciam a alguma agência marítima ou operadora portuária, trabalhando somente em navios administrados pela agência. Entre os ‘avulsos’, temos os estivadores, os conferentes de carga e descarga, os consertadores de carga e descarga, os vigias portuários e os trabalhadores de bloco. Entre os trabalhadores da Codesp temos os conferentes de capatazia, os empregados na Administração Portuária, os operadores de guindastes e empilhadeiras, os operários portuários, a guarda portuária, os arrumadores, os condutores da Marinha Mercante, entre outros. Os avulsos diferem dos trabalhadores das docas por sua alocação na estrutura de trabalho portuário. Os primeiros são encarregados do trabalho em bordo, responsáveis pelo embarque e desembarque das cargas, arrumação das mesmas nos porões, conferências das cargas que entram e saem dos navios, conserto de cargas no interior dos navios, etc. Os trabalhadores das Docas localizam-se no cais, em terra firme. A eles cabe deslocar as cargas dos armazéns as zonas de embarque, assim como o processo inverso; conferir as cargas que saem dos armazéns e as que chegam aos mesmos; operar empilhadeiras levando cargas dos armazéns ao cais e vice-versa; operar guindastes colocando as cargas dentro dos navios para serem arrumadas pelos estivadores, etc. (...)”⁴ (2007, p. 12).

Em agosto de 1981, após intensificar investimentos na melhoria do setor, segundo a lógica da Codesp, ela inaugura o Terminal de Contêineres (Tecon). “Em outubro de 1982 começavam a chegar ao porto os 24 guindastes de grande porte adquiridos na Alemanha, marcando o efetivo reaparelhamento do porto. Posteriormente, em 1º setembro 1989, era inaugurado o Museu do Porto de Santos e, ainda naquele ano, era concluída” a “ampliação do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa”, integrando mais dois pontos de atracação. Em “maio de 1985, foi a vez da Cutrale inaugurar o seu terminal, com 286 metros de cais acostável”, para viabilizar as “operações de sucos cítricos a

³ Companhias Docas é uma sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria de Portos – SEP (Secretaria Especial de Portos da Presidência da República - SEP/PR), “responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas”, como também “a formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura portuária, com investimentos orçamentários e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)”. Ela “foi criada por meio da Medida Provisória nº 369/07. Após aprovação pelo Congresso Nacional, o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, em setembro daquele mesmo ano, a Lei 11.518, que consolidou o funcionamento da SEP e o novo modelo de gestão do setor portuário com a revogação das leis, decretos-lei e dispositivos legais diversos”. (<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>)

⁴ Ver também Santos, 2009.

granel e polpa cítrica (farelo de laranja)”. Em 1986 inaugurou-se o terminal da Cargill Agrícola, “para operar no embarque de soja em grão e farelo de soja”.

(<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2>).

Até março de 1990 a Codesp era uma sociedade de economia mista e estava sob o controle da Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS). Com a extinção da PORTOBRÁS do sistema portuário, a Codesp passou então a ser submetida e regulada pelo Ministério dos Transportes e, mais à frente pela Secretaria de Portos (SEP), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes. (*idem*).

Em 25 de fevereiro de 1993 é promulgada a Lei dos Portos (8.630/93)⁵ e em 1997 a Codesp “deixa de exercer atividades de operação de cargas, assumindo o papel de administradora e autoridade portuária de Santos”. A força de trabalho “operacional da empresa é transferida para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) instituído pela Lei dos Portos”, bem como o Conselho de Autoridade Portuária (CAP). (*idem, ibidem*).

A Lei dos Portos, também conhecida como a “Lei da Modernização dos Portos” ou ainda como a “Lei da Privatização dos Portos”, tinha de fato como objetivo central, acompanhar o projeto neoliberal, bem como a reestruturação produtiva, fortemente presentes nesse momento, a privatização dos portos. Cabendo lembrar aqui, que o termo modernização tem um claro sentido empresarial capitalista, estando inserido no contexto da reestruturação produtiva que atingiu e continua atingindo os portos em escala mundial dada a enorme pressão das transnacionais pela agilização dos serviços portuários, o que por certo vem acarretando profundas alterações nas relações de trabalho nesse setor.

Ainda conforme Diéguez,

“Ao falarmos em modernização portuária a primeira ligação que fazemos é com a privatização. Superficialmente o processo de modernização é pensado como abertura dos portos ao mercado, concedendo à iniciativa privada a exploração de terminais e operação de serviços portuários. A reforma portuária, porém, vai além da privatização. Ela abrange a concessão de terminais as empresas privadas, permitindo a operação de cargas próprias e de terceiros; investimentos tecnológicos; transformações na gestão da mão-de-obra; administração do porto pela iniciativa privada ou pela gestão pública, conforme o regime adotado no país. Segundo a *ITF (International transports worker's Federation)* a reforma portuária é baseada em 6 conceitos: liberação, desregulamentação, privatização, competência⁶, globalização e modernização⁷. Os dois primeiros vão ao encontro da idéia de abertura dos portos à economia de

⁵ A Lei nº 8.630/93 dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Entre os avanços mais significativos introduzidos está a criação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), a extinção do monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, com a criação da figura do operador portuário, a descentralização da gestão do subsetor, o estímulo à concorrência intra e entre portos e a quebra do monopólio dos sindicatos de trabalhadores portuários avulsos no fornecimento e escalação da mão-de-obra para as operações portuárias, que passam para uma nova entidade, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), formado por operadores portuários, com participação minoritária dos trabalhadores.

(www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc).

⁶ Segundo Burkhalter (1999, p. 57), “La participación de los operadores privados de las terminales marítimas en los puertos estatales tiene por objeto, fundamentalmente, crear una base para la competencia, a fin de reducir los costos, mejorar la calidad de los bienes y servicios, y alentar las inversiones del sector privado en maquinarias, inmuebles e instalaciones. La competencia permite lograr esos objetivos, pues obliga a los inversionistas a correr riesgos comerciales y enfrentar la posibilidad de incurrir en pérdidas financieras y el riesgo de quiebra. La función de la competencia es transformar un entorno carente de dinamismo y estancado, que protege a los grupos dominantes. Para que ello ocurra es preciso que todo el ámbito portuario se sienta impulsado a innovar, aumentar la productividad y reducir los costos con el propósito de mejorar su propia situación y, al mismo tiempo, la de los clientes.”

⁷ *International transports worker's Federation. Mejorar las respuestas sindicales a la reforma portuaria*. Obtido no site da ITF www.itfglobal.org em 30 de setembro de 2005.

mercado. Além disso, a desregulamentação conjuga-se com a privatização no sentido de retirar funções onerosas da mão do Estado, criando novos regulamentos. A estes se juntam o conceito de competência (diminuir custos e aumentar a produtividade) e modernização, que alia a necessidade de inovação tecnológica a investimentos privados. A globalização seria a geradora de todo esse processo.” (2007, p. 16).

Foi caminhando nesta direção que, no mês de abril de 2012, “o governo finaliza um pacote para encarar um dos grandes gargalos da infraestrutura do país: modernizar e alavancar investimentos no setor portuário”. Segundo Daniel Rittner, “sem qualquer aprimoramento relevante, os portos aumentaram em 67% a movimentação total de cargas nos últimos dez anos”. As medidas tomadas “apontam para três direções: leilão de novos portos públicos, licitação de 98 terminais existentes e renegociação dos contratos de delegação de 16 portos da União (administrados por governos estaduais e municipais)”. (Jornal Valor Econômico – Edição de 13/04/2012).

Em 7 de dezembro de 2012 é proposta a Medida Provisória nº 595/12 ao governo federal, que tem seus trâmites rapidamente aprovados no primeiro semestre de 2013.

I.1 ALGUNS ELEMENTOS SOBRE A LEI DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS EM 2013.

A Medida Provisória nº 595/12, aprovada no Congresso Nacional, foi sancionada e promulgada pela presidente da República Dilma Rousseff, na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Essa nova realidade tem como objetivo, segundo a lógica do mercado, incentivar e viabilizar a concessão de portos organizados à iniciativa privada, facilitando, entre outras coisas, o aumento da capacidade logística do Brasil, bem como substituir a “ineficiência” das Companhias Docas (que não serão extintas)⁸ por uma lógica de gestão privada empresarial que tem em seu perfil a agilidade, eficiência e acima de tudo flexibilidade.

Para nossa pesquisa, um ponto importante e polêmico a ser destacado é a alteração na contratação dos trabalhadores portuários avulsos ligados aos Órgãos Gestores de Mão de Obra, os OGMOS.

Segundo Paulo Pereira da Silva (o Paulinho da Força Sindical),

“a MP dos Portos é um Titanic brasileiro. A medida irá destruir nosso sistema portuário, precarizar as condições de trabalho nos portos e ampliar o processo de privatização de um setor estratégico, beneficiando grandes empresários e resultando em enormes prejuízos para o país”. (O Globo, 05-06-2013)

E complementa,

“Um dos mecanismos mais perversos da MP impacta diretamente no trabalho portuário e prejudica os trabalhadores, já que portos privados não serão obrigados a contratar os trabalhadores inscritos no OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra), o que vai resultar em perdas de direitos, desemprego e prejuízos para as cidades portuárias”. (*idem*, 2013).

⁸ Segundo a Secretaria de Portos da Presidência, as Companhias Docas não serão extintas, mas ao contrário o atual governo federal tem o compromisso com o desempenho das Docas e incentivará uma gestão moderna e eficiente, para melhorar sua gestão garantindo que os Portos Organizados que permanecerem sob o comando das estatais possam competir em igualdade com a “eficiência” dos portos concedidos e com os novos portos privados que surgirão.

Já, segundo Eraldo Franzese, advogado do SINDAPORT (Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo), e do Sindogesp (Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo), “a Lei dos Portos (12.815/13), sancionada no último dia 5 de junho, equilibrou sobre alguns aspectos as relações de trabalho no setor”. E complementa, “com o reconhecimento do trabalho portuário como atividade diferenciada, a legislação dá um passo à frente para proteção do trabalhador e barra a precarização das condições de trabalho dentro e fora do porto organizado”. (Sindaport, 28/06/2013)

Fica claro que há duas interpretações, de certa forma antagônicas, de se perceber as implicações aos trabalhadores e trabalhadoras, frente a aprovação da Medida Provisória nº 595/12, sancionada e promulgada na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Essas duas formas distintas de perceber a nova Lei de Modernização dos Portos, suscita, entre outras coisas, a necessidade de compreendermos junto aos próprios trabalhadores e, em nosso caso, junto às trabalhadoras do setor portuário, como elas percebem a nova legislação, ou seja, se de fato essas alterações implicarão na intensificação da precarização das relações de trabalho já existentes ou se, ao contrário, aumenta a proteção das trabalhadoras e conseqüentemente diminui a precarização da sua força de trabalho.

No entanto, podemos nos arriscar antecipando que este processo de modernização dos portos está ocorrendo em um cenário global, no qual podemos exemplificar com o caso português. Segundo a historiadora Raquel Varela em Agosto de 2012, o Governo português aprovou “o novo código laboral onde, além de diminuir drasticamente o valor das reformas antecipadas, facilita os despedimentos baixando muito o nível das indenizações”. Com isso, no último trimestre de 2012, os trabalhadores portuários anunciaram uma greve “contra a nova a nova lei dos Portos, que permitia a flexibilização laboral”. A mídia portuguesa, por sua vez, referia-se a esses trabalhadores portuários como trabalhadores privilegiados, que contemplavam entre outras regalias um salário de 5.000 euros. Essa greve se encerra no final de Dezembro deste mesmo ano, sem alcançar nenhum resultado positivo. Com o insucesso da greve a lei foi aprovada em Dezembro de 2012 e começa a vigorar em janeiro de 2013, sendo que no final deste mesmo mês, 18 trabalhadores eventuais (contratados a prazo) já foram demitidos. (<http://5dias.wordpress.com/2013/04/06/eugenizacao-do-mercado-laboral-em-portugal-e-na-europa-os-estivadores-os-reformados-e-a-sustentabilidade-da-seguranca-social/>)

Ainda segundo Varela, em meados de março de 2013, “os trabalhadores receberam a denúncia do Contrato Coletivo de Trabalho – uma carta de 3 páginas, dirigida ao sindicato, onde se informa que são denunciados todos os acordos e protocolos adicionais, com uma tabela com os respectivos protocolos e um ‘Sem outro assunto de momento apresentamos os nossos melhores cumprimentos.’”. Junto a essa carta seguiu também “uma proposta para as novas relações laborais: fim do limite à contratação de eventuais, fim das categorias mais qualificadas de trabalhadores, aumento do horário de trabalho e uma redução do salário base de 1700 euros para 550 euros”. (*idem*, 2013)

Esse exemplo português, pelo o que já estamos presenciando, nos indica que existe uma grande possibilidade de que a “modernização” dos portos no Brasil seguirá pelo mesmo caminho.

I.2 A PRIVATIZAÇÃO NO PORTO E AS RELAÇÕES DE TRABALHO.

Outro elemento importante a ser indicado é a forma como ocorre a privatização dos espaços do porto. Segundo Santos, “o Programa de Privatizações dos Serviços Portuários”, se dá através do arrendamento das “áreas e instalações portuárias para empresas privadas”, mantendo o governo como a autoridade portuária, sendo que as Companhias Docas, como a Codesp, passam a exercer somente a função de administradoras e não mais de operadoras do porto. Essa nova realidade implica diretamente na necessidade de redução do número de força de trabalho, através dos programas de demissão

voluntária ou, fazendo com que os trabalhadores do porto convertam-se a trabalhadores avulsos, vinculados ao OGMO. (2009, pp. 42-43).

Segundo Burkhalter, ao analisar essa realidade dos portuários, afirma que,

“Los gobiernos adoptaron las medidas de protección mencionadas para estabilizar artificialmente la demanda de trabajadores y el nivel de sus ingresos. Sin embargo, las tecnologías que economizan mano de obra, las políticas de crecimiento impulsado por las exportaciones y la participación privada han acelerado la tendencia inversa, que exige que las mercancías se movilizan de manera más productiva y más barata, utilizando un número reducido de trabajadores. Por ejemplo, la introducción de las políticas orientadas hacia las exportaciones demostró que la demanda de los servicios de los estibadores depende de la demanda y competitividad de los bienes que manipulan, y los gobiernos ya no pueden eludir la realidad permitiendo que las actividades de los trabajadores no respondan a los mecanismos del mercado (CEPAL, 1996). Optar entre la aplicación de criterios políticos o la acción de las fuerzas del mercado para determinar la demanda de servicios de los estibadores equivale a rechazar o aceptar el libre juego de los mecanismos del mercado.” (1999, p.73)

E complementa,

La mayoría de los puertos de los países en desarrollo realizan actividades de capacitación en el empleo utilizando métodos que suelen describirse, peyorativamente, con frases como: “siga, mire, imite” o “el cerebro mejor que se lo quite”. Tampoco hay sistemas bien desarrollados para la capacitación de aprendices ni se hace mayor hincapié en la capacitación multifuncional. Estos métodos se han heredado de la época en que se hacía un uso intensivo de la mano de obra, cuando las tareas portuarias se consideraban una fuente de trabajo temporario y los requisitos de competencia técnica eran mínimos. Hoy los operadores privados de las terminales marítimas manejan equipos sofisticados y necesitan del discernimiento y la capacidad de los trabajadores para hacerlos comprender cómo la calificación y la necesidad de una mayor productividad mejora la competitividad (...).” (*idem*, p. 114)

Dessa forma, algumas das características do trabalhador(a) no toyotismo, consequência da reestruturação produtiva, também se fazem presentes neste espaço de trabalho. Entre elas, a exigência de uma maior qualificação e escolaridade, além da multifuncionalidade que deve estar presente no perfil do trabalhador, uma vez que eles devem “atuar a bordo e em terra, tanto no trabalho braçal quanto operando equipamentos, exercendo tanto atividades de estiva”, quanto as atividades de capatazia, além de “conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco”. Com esses “pré-requisitos” os trabalhadores podem ser deslocados para realizar qualquer serviço, dependendo das necessidades e interesses dos responsáveis pelo porto. (Santos, 2009, p. 44).

Essas características descritas acima, além de serem vinculadas à nova forma de produção flexível (presentes no Toyotismo e no que Harvey denominou acumulação flexível), também sugerem características do trabalho feminino, conforme Nogueira afirma, ao se referir à forma como “o capital incorpora o trabalho feminino, cujas características, como a polivalência e a multiatividade, são decorrentes das suas atividades no espaço reprodutivo, o que as torna mais apropriadas às novas formas de exploração pelo capital produtivo”. (2004, p. 119).

Com isso, descortinar a realidade da divisão sexual do trabalho no setor Portuário, poderá nos dar algumas respostas referentes a existência ou não da intensificação da precarização das relações de trabalho, dimensionando as diferenças e igualdades no que tange as relação de gênero.

Após obtermos os dados referentes a atual situação das relações de trabalho, bem como sobre a saúde das trabalhadoras em nossa pesquisa, talvez possamos afirmar que se as condições de trabalho afetam a categoria portuária em geral, atinge mais intensamente a mulher que trabalha neste setor.

Nossas investigações⁹ anteriores têm mostrado, uma crescente diferenciação de gênero nos segmentos estudados, principalmente quando se analisa as relações existentes entre classe e divisão sexual do trabalho, indicando, entre outras coisas, que a feminização do trabalho (como parece estar ocorrendo no setor portuário, embora ainda lentamente), em grande medida, acentua a intensificação da exploração da totalidade dos trabalhadores, mas, com mais voracidade na exploração da força de trabalho feminina.

II- A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO E O PORTO DE SANTOS.

Discorrer sobre a divisão sexual do trabalho na atualidade, continua sendo muito mais do que constatar a presença das diferenças entre homem e mulher na sociedade. Em grande medida, é articular uma análise do real com uma reflexão sobre o processo, ou seja, o conjunto de elementos existentes nas especificidades de gênero que são apreendidos pela sociedade capitalista com o fim de controlar a hierarquização do modo de produção e reprodução do capital.

Conforme Lobo, “a divisão sexual do trabalho é também uma construção social e histórica. Se é certo que o capitalismo utiliza uma estratégia de ‘dividir para reinar’, a configuração dessas divisões é construída socialmente através das relações de classe, de raça, de gênero e das práticas sociais”. É fato que o capitalismo não criou deliberadamente a subordinação das mulheres, mas a forma como ele apreende a hierarquização patriarcal presente no espaço da reprodução possibilita, em grande medida, a desvalorização da força de trabalho feminina, tanto em relação aos seus salários, quanto aos postos de trabalho. Ou seja, “a divisão sexual do trabalho produz e reproduz a assimetria entre práticas femininas e masculinas, constrói e reconstrói mecanismos de sujeição e disciplinamento das mulheres, produz e reproduz a subordinação de gênero a dominação”. (2011, pp. 173-174)

De fato, a intersecção do trabalho com a reprodução, na conformação capitalista, serve ao capital, não somente pela exploração da força de trabalho feminina no espaço produtivo, mas também porque as atividades desenvolvidas pelas mulheres na esfera doméstica garantem, entre outras coisas, a manutenção de “trabalhadores/as” para o mundo do trabalho assalariado, bem como a reprodução de futuros trabalhadores/as que acabam por se constituir enquanto força de trabalho disponível para o capital. (2011, p.181)

A ideia de que a desigual divisão sócio-sexual do trabalho¹⁰ que é responsável pela articulação do espaço da produção com o espaço da reprodução, permite afirmar que o movimento entre as relações capitalistas de trabalho e a força de trabalho feminina seja sexualizado e essa sexualização tem como tendência a intensificação da precarização do trabalho da mulher.

Retornando a Lobo,

“As pesquisas sobre a divisão sexual, social e internacional do trabalho mostram que as modalidades de subordinação das mulheres nas suas

⁹ Em nossas pesquisas anteriores estudamos a feminização no mundo do trabalho em geral, depois analisamos as condições e a divisão sexual do trabalho das trabalhadoras do setor do *telemarketing* e posteriormente investigamos sobre a divisão sexual do trabalho nas pequenas aviculturas familiares vinculadas ao sistema de integração e, agora, estamos nos propondo a pesquisar a divisão sexual do trabalho das mulheres inseridas no setor portuário.

¹⁰ Sobre esse tema para maior aprofundamento sugerimos ver também os livros: Nogueira, 2004 e 2011; Hirata, 2002; Kergoat, 2000 e 2009; Seccombe, 1974; Barrère-Maurisson, 1999.

experiências de trabalho são múltiplas, mas, cujo ponto comum é justamente a persistência da subordinação. As práticas sociais, familiares, culturais e de trabalho das mulheres são simultaneamente aproveitadas nas relações de trabalho propriamente capitalistas ou não, formais ou informais. Ao mesmo tempo, essas práticas são constantemente reformuladas pelas mulheres, como estratégias de sobrevivência, mas também como estratégias de resistência à dominação e à subordinação”. (2011, p. 173)

De fato, para compreendermos a importância do estudo sobre a divisão sexual do trabalho nos diversos campos laborais, temos que continuar a superar o tratamento limitado que, em grande medida, muitos intelectuais os fazem, ou seja, se limitam a inserir sufixos femininos nas profissões, sem levar em conta toda a especificidade de gênero presente. (*idem*, p. 151)

Portanto, para avançarmos na análise da divisão sexual do trabalho, devemos seguir pesquisando o seu mecanismo de funcionamento nos vários segmentos profissionais existentes para apreendermos as múltiplas determinações que a envolve.

Desta forma, podemos afirmar, frente aos elementos que começamos a identificar em nossa pesquisa, que este segmento laboral das trabalhadoras portuárias também sofreu transformações na divisão sexual do trabalho decorrentes das metamorfoses geradas pela automação no processo de trabalho. Isto, porque, segundo Diéguez, “a presença da mulher nos portos já é uma realidade”. Por exemplo, no Porto de Santos já existem mulheres trabalhando no cais e “em portos estrangeiros, como na Alemanha, elas já operam” até mesmo o maquinário de grande porte. Ou seja, a inserção da força de trabalho feminina neste segmento é de fato uma realidade. (2009, s/p.)

Segundo o Relatório Anual do Porto de Santos de 2012, vem aumentando, a cada ano, a quantidade de trabalhadoras inseridas neste segmento. A quantidade de mulheres, que em 2007 representava 7% do quadro de pessoal, em 2011 (início de nossa pesquisa) passou para 11,6% e em 2012, já se encontra na casa dos 13,2%, indicando que em 5 anos quase dobrou o número da força de trabalho feminina. Já a quantidade de trabalhadores do gênero masculino diminuiu neste mesmo período. A quantidade de homens, que em 2007 era de 93%, em 2011 baixou para 88,4% e em 2012 caiu ainda mais atingindo 86,8% de um total de 1466 trabalhadores(as). (<http://www.portodesantos.com.br/relatorio.php>)

Com essa realidade, descortinar a situação da divisão sócio-sexual do trabalho no setor Portuário, poderá nos oferecer elementos importantes referentes a existência ou não de uma intensificação da precarização da força de trabalho feminina, suas igualdades e diferenças dos salários no que tange às relações de gênero, como também aos adoecimentos. E, para tanto, compreender os processos e mudanças no sentido da “modernização” dos portos, seus significados em relação à privatização dessa atividade econômica e suas consequências em relação ao trabalho feminino e à sua precarização é fundamental.

BIBLIOGRAFIA

- Barrère-Maurisson, M.A., *La división familiar del trabajo: la vida doble*. Buenos Aires: Asociación Trabajo y Sociedad Piette – Conicet, Editorial Lumen/Humanitas. 1999.
- Burkhalter, L., *Privatización Portuaria: Bases, alternativas y consecuencias.*, *Publicación de las Naciones Unidas*, Santiago do Chile, 1999.
- Diéguez, C. M., “Gênero e trabalho: o trabalho portuário em questão”, mimeo, 2009.

- Diéguez, C. M., “OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos”, Dissertação de Mestrado – USP – São Paulo - 2007.
- Franzese, E., *Sindaport*, 28/06/2013
- Harvey, D., *Condição Pós-Moderna*, Editora Loyola, Rio de Janeiro, 1989.
- Hirata, H., *Nova divisão sexual do trabalho?* São Paulo: Boitempo Editorial. 2002.
- Kergoat, D., “Division Sexuelle du Travail et Rapports Sociaux de Sexe”, *In* Hirata, H. *et alli*, *Dictionnaire Critique du Féminisme*, Presses Universitaires de France, Paris, 2000.
- Kergoat, D., “Divisão Sexual do Trabalho et Relações Sociais de Sexo”, *In* Hirata, H. *et alli*, *Dicionário Crítico do Feminismo*, Editora UNESP, São Paulo, 2009.
- Lobo, E. S., *A classe operária tem dois sexos*, Editora Fundação Perseu Abramo, São Paulo, 2011.
- Nogueira, C. M., *A Feminização no Mundo do Trabalho*, Autores Associados, Campinas - SP, 2004.
- Nogueira, C. M., *O Trabalho Duplicado*, Expressão Popular, São Paulo, 2011 - 2ª edição.
- Rittner, D., *Jornal Valor Econômico* – Edição de 13/04/2012.
- Santos, R. P., “O trabalhador portuário avulso do porto de Santos: relações entre trabalho e saúde”, Dissertação de mestrado, Universidade católica de Santos, Santos – SP, 2009
- Secombe, W., “The housewife and her labour under capitalism”. *In: New Left Review*, n. 83, Londres. 1974.
- Silva, P. P. da, *O Globo*, 05-06-2013.
- Varela, R., “Eugenização do mercado laboral” em Portugal e na Europa. Os Estivadores, os Reformados e a Sustentabilidade da Segurança Social. *In* *Diário da Liberdade*, Galiza e países lusófonos, 4 de Abril de 2013.

SITES CONSULTADOS

www.geipot.gov.br/estudos_realizados/reformaportuaria_relsintese.doc

<http://www.itfglobal.org>

<http://www.portodesantos.com.br/relatorio.php>

<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2>

www.sindaport.com.br/

<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>

<http://pontoaporto.blogspot.com.br/2009/02/o-sistema-portuario-brasileiro.html>

http://logisticaetransportes.blogspot.com.br/2010/01/sistema-portuario-brasileiro-2010_28.html

<http://5dias.wordpress.com/2013/04/06/eugenizacao-do-mercado-laboral-em-portugal-e-na-europa-os-estivadores-os-reformados-e-a-sustentabilidade-da-seguranca-social/>