

# TRABALHO E EDUCAÇÃO NO PORTO DE SANTOS: IMPACTOS SOCIO-CULTURAIS

Jairo Barbosa Júnior <sup>1</sup>

## Resumo

O presente trabalho foca o ensino profissional no Porto de Santos, inicialmente criado e mantido pelo fundo específico da Marinha do Brasil, e sua transformação com a criação da Autoridade Portuária a partir da Lei de Modernização dos Portos, Lei 8630/93. Este trabalho é importante, pois existe a necessidade de avaliar a formação educacional dos trabalhadores portuários de Santos, abrangendo a formação diversificada que compõe essa fatia da sociedade e sua inserção na realidade educacional. O objetivo é a observar a formação e a atualização profissional dos alunos, futuros trabalhadores portuários avulsos. Visa também esclarecer a real demanda e os efetivos impactos culturais correlacionados com a atividade portuária. A pesquisa encontra nos trabalhos de Enguita (1989), Lima (2003) e Severino (2006) o referencial teórico para o seu desenvolvimento e discute os limites da educação escolar na cidade de Santos, no contexto da modernização portuária que incide nas formas educacionais. A metodologia utilizada foi a de análise documental e a pesquisa qualitativa, com entrevistas de alguns sujeitos envolvidos na formação cidadã do trabalho portuário avulso.

**Palavras-chave:** educação profissional; modernização portuária; cultura escolar.

## Abstract

This research looks at the professional education in the port of Santos, initially created and maintained by a specific fund from the Brazilian Navy and its transformation with the formation of the Port Authority with the Modernization of Port Law (Lei 8630/93). This work is important because there is the need to assess the education of port workers, reaching a diversified education that composes this section of society and its insertion in educational reality. The objective is to observe the initial and the professional further education of students, future port workers. It also aims to understand the real demands and the effective cultural impacts correlated with the port activity. The research finds in Enguita (1989), Lima (2003) e Severino (2006) the theoretical background for its development and discusses the school education limitations in the city of Santos, in the context of the port modernization that have an impact on types of education. Documents were analysed following the qualitative methodology, with interviews with subjects involved with the citizenship formation of port work.

**Keywords:** *Professional education; port modernization; school culture.*

<sup>1</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Educação, da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS, em 2011. Orientadora: Profa. Dra. Maria Aparecida Franco Pereira. Endereço eletrônico: jairobarbosa@uol.com.br

Trata-se de um estudo sobre o ensino profissional no Porto de Santos, desde o advento do ensino profissional marítimo, criado e mantido por fundo específico da marinha do Brasil (então Ministério da Marinha), passando pela sua gradual transformação com a criação da autoridade portuária, a partir da lei de modernização dos portos, Lei 8630/93. Gradativamente, essa Lei transformou a relação entre as atividades e controle da Marinha no ensino profissional, sobretudo após a sua criação ditou grades curriculares a partir das necessidades já detectadas, até a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Este entra no cenário da educação para o trabalho, em função da efetiva aplicação da referida lei, desaguando no atual sistema de ensino profissional marítimo e portuário ainda carecedor de diretrizes específicas e locais que possam propor políticas e sistemas de ensino que atendam a demanda de uma educação para a cidadania.

Em decorrência da implementação da Lei 8630/93, mudanças significativas nas relações interpessoais de trabalho e de vida familiar dos portuários podem ser observadas. Tais mudanças incidem na demanda por educação regular para os filhos dos trabalhadores, sejam eles portuários ou não. De um lado os gestores portuários preocupam-se com a efetiva formação e reciclagem educacional dos trabalhadores do Porto, levando em conta os processos de globalização, bem como as novas tecnologias e a multifuncionalidade, respeitando seus vínculos com as suas atividades cotidianas. Por outro lado, também demandam por uma educação cidadã para seus filhos em escolas regulares, uma vez que também eles – capazes de formar e capacitar mão de obra técnica e superior qualificada – viram-se impedidos dessa atividade de passar o conhecimento profissional de pai para filho. A chegada do OGMO, por força da Lei, monopoliza as demandas de trabalhadores por educação e, por extensão, por educação profissionalizante dos jovens aptos ao mercado de trabalho. Insinua-se aqui o conflito latente entre Cidade e Porto, conflito inexistente quando as relações portuárias são analisadas apenas sob o ângulo das suas relações de trabalho. Se, por um lado, pela ótica dos Gestores e também dos portuários, há uma relação de reciprocidade e cooperação entre OGMO e trabalhadores, por outro, quando se trata da escolarização dos filhos desses mesmos trabalhadores, uma certa tensão, descontentamento e preocupação manifestam-se. O solapamento da produção da cultura portuária e reconstrução simultânea da mesma é uma realidade que pode ser observada desde o início da implementação da Lei 8630. Basta percorrer os antigos estabelecimentos onde funcionavam as escolas para os filhos de trabalhadores do Porto ou conversar com as famílias de antigos portuários, que guardam com muito carinho a memória das práticas escolares. Senão vejamos o que fala uma antiga professora:

Santos, como cidade portuária, sofreu o desgaste educacional. O fato de trabalhar desde pequeno influencia muito na etapa educacional. Há necessidade de dinheiro para a sobrevivência. Sem incentivo casa, escola, o aluno abandona a escola. A informação é fundamental para o processo de participação. Alunos filhos de analfabetos não têm estímulo para freqüentar a escola. Trabalhadores portuários (estivadores, conferentes de carga/descarga, consertadores, etc.) recebiam salários altos, incompatíveis com o seu nível educacional. Criaram um mito (salvo raras exceções), de que não havia necessidade de estudar e sim preparar-se bem cedo para trabalhar no cais. O fato de receberem diariamente também prejudicava, pois alguns, principalmente os alcoólatras, já chegavam em casa sem dinheiro. A parte essencial da família

é jogada fora, depois de um dia inteiro de trabalho. A mãe é soma de deveres e preocupações, assim, não consegue compartilhar das necessidades dos filhos... Educar crianças é tarefa muito difícil que precisa de preparação para dar certo [...] à situação de ensino no país, como um todo: no sentido de progresso falta dinamismo. Todas as escolas deveriam reavaliar disciplinas e matérias ministradas atentando para o que é realmente útil e de interesse dos estudantes. (entrevista realizada em 2009)

Como se vê pelo depoimento de esposa de portuário e professora aposentada, há uma distinção entre o preparo para o trabalho, que segue a tradição de pai (analfabeto) para filho, e a formação mais ampla dada pela escola. A presença do OGMO, pode administrar o saber das lides portuárias e orientar os mesmos no repasse de seus saberes cotidianos das relações trabalhistas que formam o futuro trabalhador; contudo essa formação não substitui a formação escolar, como vinha ocorrendo de forma um tanto libertária, desde que se cultiva o mito da autonomia do estivador e que o OGMO foi incumbido de reorientar, como o depoimento da professora deixou claro.

As relações educacionais cada vez mais complexas demandam – por parte daqueles que atualmente detêm poderes sobre o ensino – um conhecimento aprofundado das novas técnicas de produção, movimentação e de administração, do sistema jurídico e da legislação pertinente à área da educação.

Deve-se ter sempre com fundamento a necessária interdisciplinaridade (multifuncionalidade) dos profissionais, sendo preciso dotá-los – tanto os profissionais do porto como os da educação e da administração – de uma visão global da formação educacional, oferecendo conhecimentos amplos das doutrinas educacionais e administrativas.

Enguita (1989) contribui para a reflexão sobre essa questão com a sua obra *do Lar à fábrica, passando pela sala de aula: a gênese da escola de massas*. Nesse texto, o autor enfatiza o modo como a escola contribuiu para a formação da mão de obra, tão necessária para o sistema capitalista em ascensão nos séculos XVIII e XIX. Ele associa a emergência da escola à necessidade de uma educação formadora de mão de obra para o trabalho. Numa época em que não existia escola, a socialização das crianças ocorria pela participação das mesmas no meio familiar, compartilhando das atividades da vida adulta sem a intervenção sistemática de agentes especializados que representa hoje a escola. Esse autor justifica as mediações teóricas para a compreensão da educação no passado que ainda condiciona o presente. O trabalho de Enguita (1989) pode ser aplicado para cotejar os motivos pelos quais as determinações federais criaram o OGMO, atribuindo-lhe, entre outras tarefas, aquela de gerir a produção do conhecimento escolar direcionado para o trabalho.

Francisca. E.S. Severino (2006) discute os limites da educação escolar na cidade de Santos, no contexto da modernização portuária desencadeada pela Lei 8630/93, que incide nas instituições escolares desta cidade portuária.

Lima (2008) esclarece como a Administração Pública avança fórmulas para a construção de escolas eficazes, devolvendo responsabilidades e encargos sob a defesa de uma “gestão centrada na escola e de uma autonomia meramente instrumental”. Ele descreve como os modelos de avaliação e de prestação de contas são baseados nas tecnologias de controle propostas pela “Gestão da Qualidade Total, ora (re)centralizando certos poderes de decisão” ora “descentralizando outros compatíveis com estratégias de desregulação e de privatização do setor público da

educação”. Trata-se de decisões administrativas que vem ocorrendo nos últimos anos em sistemas escolares e em quase todos os países.

Por tradição mundial, o núcleo dos trabalhadores portuários, desde o tempo dos grandes descobrimentos, era basicamente formado por homens, de classe social baixa, com pouca ou nenhuma escolaridade, que trazidos como tripulantes dos navios, acabavam sendo deixados nos portos por serem sidos preteridos à bordo pelos motivos mais diversos – de doenças à falta de utilidade – passando a formar uma mão de obra avulsa que trabalhava no auxílio das tripulações de bordo sempre que necessário, tendo como formação básica o empirismo e o imediatismo das funções; na maioria das vezes o único atrativo era a força física sem qualquer tipo de treinamento específico ou formação educacional.

A primeira grande mudança na realidade do comércio marítimo, iniciou-se no começo do século XX com a criação dos navios movidos a vapor, inicialmente vapores combinados com velas, logo a seguir vapor puro e depois com o grande *boom* dos navios com turbinas a vapor (tipo de propulsão existente até os dias de hoje). Com tudo isso num curtíssimo espaço de tempo, quando não concomitantemente, surgiu a necessidade de treinamento e capacitação de profissionais de terra (oriundos ainda, na sua maioria de bordo), a fim de que os profissionais pudessem operar as máquinas de bordo, livrando os embarcados dessa faina, quer por terem atividades mais importantes a executar como pela redução natural das tripulações em função da modernização.

Nesse início, tratava-se o trabalhador portuário da mesma forma que o embarcado, possuindo Carteira de Registro Marítimo com funções específicas, passando a Marinha a ministrar cursos e treinamento nas novas fainas e funções profissionais em concomitância com os cursos oferecidos aos trabalhadores embarcados. Esse período, que durou até as primeiras décadas do século passado quando, com a criação dos sindicatos profissionais de trabalhadores portuários começou-se a distinguir os trabalhadores embarcados dos trabalhadores avulsos e de terra, iniciando um novo período em que a formação profissional passou a ser administrada pela marinha do Brasil através da divisão do ensino profissional marítimo da diretoria de ensino, tendo uma única diretriz para todo o país, vigorando até pouco depois da constituição de 1988 que deu novos contornos às atribuições das forças armadas. A Lei 8630/94 que determinou serem as autoridades portuárias (aqui Companhia Docas de Santos, atual autoridade portuária de Santos) juntamente com o OGMO, responsável pela administração e implementação do ensino profissional marítimo. Essa última situação se deu durante uma nova e profunda mudança no trabalho portuário, produzida pelas novas tecnologias que reduziram ainda mais drasticamente o número de tripulantes a bordo dos navios, juntamente com a banalização da utilização dos *contêineres*, que trouxeram uma verdadeira revolução na forma de trabalho portuário. Remanescendo poucos serviços a serem executados da forma tradicional. Impôs-se a necessidade cada vez maior da formação profissional e intelectual dos trabalhadores portuários, substituindo-se drasticamente a força física pela capacitação profissional e técnica que necessita ser contínua e abrangente, tanto na formação futura como na atualização dos profissionais às constantes mudanças das técnicas produtivas. O choque cultural inicial transformou-se em um choque educacional e social, alterando por completo a relação do trabalhador portuário e da sociedade que o envolve que agora se vê impelido à necessidade de educar-se transformando as relações sócio-culturais iniciais na base da formação, na sua continuidade e na relação familiar e social dos trabalhadores.

Tendo como foco as transformações políticas, sociais e tecnológicas decorrentes da globalização, da modernização e do processo de privatização do Porto de

Santos, que além de abrangerem a formação e atualização profissional do trabalhador do porto, também apontam para uma demanda sócio cultural sobre os demais sistemas educacionais na cidade de Santos e demais cidades portuárias envolvidas, torna-se necessário pesquisar e esclarecer a real demanda e os efetivos impactos culturais correlacionados com a atividade portuária. O principal objetivo seria esclarecer e definir os reais impactos culturais provenientes das transformações e sua relação com as práticas educacionais nos diversos níveis de formação, buscando-se a reflexão imediata sobre as relações entre educação, trabalho e tecnologia no atual contexto globalizado e de desenvolvimento neoliberal.

Tal pesquisa justifica-se assim, pela necessidade de revisão e reestruturação dos modelos educacionais vinculados às atividades portuárias atualmente existentes e que se encontram divorciados da produção da cultura escolar e da escola, calcados ainda em um modelo do século XIX, centralizado e de origem governamental, reproduzido a partir de modelos impostos pela atividade marítima em discordância com o currículo escolar seguido na cidade de Santos.

É perceptível que a atuação dos gestores e, portanto, suas práticas se pautam na operacionalização das determinações institucionais e legais no âmbito escolar; sem, no entanto, contar com o apoio das instâncias superiores, cujo papel é claramente impessoal e restrito, segundo as falas dos sujeitos, a efetivar cobranças em relação a prazos e solicitações, sem, no entanto, considerar a realidade e o cotidiano escolar. A inexistência de um modelo educacional atual que espelhe a realidade do dia a dia dos trabalhadores, provoca a discrepância encontrada nas falas dos sujeitos que no fundo buscam um mesmo objetivo que é a formação educacional para o trabalho.

A legislação estudada comporta elementos essenciais para uma boa formação educacional que não encontra contrapartida nos elementos educacionais e sociais envolvidos, sejam eles profissionais, industriais ou oficiais. Apesar da modernidade da Lei 8630/93, que seja a atualidade da Constituição de 1988, as sociedades educacionais das cidades portuárias continuaram a utilizar um modelo arcaico sem o envolvimento eficaz das partes envolvidas.

As mudanças produtivas, sociais e tecnológicas são um caminho evolutivo natural e necessário e, dessa forma, a escola agora torna-se mais necessária. Por fim conclui-se que em que pese a moderna Constituição Federal e Lei de diretrizes e bases do ensino que prestigiam e inserem a educação no âmbito social, muito há que se caminhar para que se alcance os objetivos incutidos nessas leis.

A educação para a cidadania e para o trabalho, anseio de uma sociedade que tem como princípio fundamental a valorização do trabalho, não se promove apenas pela letra fria da lei. Precisamos de atitudes efetivas por parte de todos os atores envolvidos, trabalhadores e suas famílias, governo e empresas, a fim de que essa evolução social aflore. Portanto é importante escutar a voz desses atores e os pontos em comum para a análise do problema proposto.

## Referências

- ANDRADE, Wilma Therezinha F. de. *O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos 1870-1930*. 1989, Tese (doutoramento em História) FFLCH, USP, São Paulo.
- BOSI, Alfredo, *Dialética da Colonização*, São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- BRZEZINSKI, Alfredo (Org.), *LDB Dez Anos Depois: Reinterpretação Sob Diversos Olhares*. São Paulo: Câmara Brasileira do Livro, 2008.
- BUJDOSO, Yasmin L. V. *Pós-graduação stricto sensu: busca de qualificação profissional ou suporte frente às vicissitudes do mundo do trabalho*. 2009, Tese (doutorado em Medicina), Faculdade de Medicina, USP.
- BURBULES, Nicholas e TORRES, Carlos Alberto (Orgs.). *Globalização e educação: perspectivas críticas*. Porto Alegre: Artmed, 2004.
- CIAVATTA, Maria. *Mediações históricas de trabalho e educação*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- DIÉGUEZ, Carla R. M. A.. *De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos*, Programa de pós-graduação em sociologia, USP, 2007.
- ENGUITA, Mariano F. *A Face Oculta da Escola*. Porto Alegre: Artes Médicas, 1989.
- ETZKOWITZ, H. L., 2000, *The dynamics of innovation: from national systems and 'mode 2' to a triple helix of university-industry-government relations*. *Research Policy*, Vol. 29, No 2, pp.109-123.
- FERREIRA, Francisco Vicente A. *Comentários sobre a lei de modernização dos portos*. São Paulo, EDL Luvimat, 1994.
- FUNDAÇÃO Casimiro Montenegro Filho (FCMF), 2010<sup>a</sup>. *Capacitação tecnológica*. Disponível em: [http://www.fcmf.org.br/sitenovo/cap\\_tecno.php](http://www.fcmf.org.br/sitenovo/cap_tecno.php). Acesso em 10 de abril de 2010.
- GOLDBERG, David Joshua K. *Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados*. Dissertação de Mestrado. Escola Politécnica, USP, 2009.
- GONÇALVES, Alcindo. *Lutas e Sonhos: Cultura Política e Hegemonia Progressista em Santos (1945-1962)*. São Paulo: Ed. UNESP, 1995.
- KITZMANN, Dione I. S. *Ambientalização Sistêmica na Gestão e na Educação Ambiental. Estudo de Caso com o Ensino Profissional Marítimo EPM*. Tese de doutorado, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, RS, 2009.
- LIMA, Licínio C. *A escola como organização educativa*. São Paulo: Cortez, 2003.
- VILAS BOAS, Sergio. *Santos: Centro Histórico, Porto, Cidade*. São Paulo: Audichromo, 1998.