
A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO

UNA DIVISIÓN SEXUAL DE EMPLEOS PUERTO

A SEXUAL DIVISION OF JOBS PORT

Claudia Mazzei Nogueira¹

Resumo: O objetivo deste texto é indicar alguns elementos presentes na divisão sócio-sexual do trabalho no setor portuário, mais especificamente do Porto de Santos, oferecendo traços preliminares sobre esta divisão dando ênfase ao trabalho feminino.

Palavras Chaves: Divisão sócio-sexual do trabalho; trabalho portuário, trabalho feminino.

Resumen: El objetivo de este document es indicar algunos elementos en la división socio-sexual del trabajo en el sector portuario, más concretamente el Puerto de Santos, ofreciendo preliminares características en esta división con un énfasis en el trabajo de las mujeres.

Palabras clave: La división socio-sexual del trabajo; mano de obra portuaria; la mano de obra femenina.

Abstract: The aim of this paper is to indicate some elements in sociosexual division of labor in the port sector, more specifically the Port of Santos, offering preliminary hints about this division emphasizing women's work.

Keywords: Sociosexual division of labor; port labor; female labor.

Introdução

O objetivo desse texto é analisar a divisão sócio-sexual do trabalho assalariado e suas implicações no setor portuário, mais especificamente no Porto de Santos. Este espaço de trabalho nos chamou atenção por estar sofrendo um processo (lento, mas constante) de feminização.

Historicamente falar em Porto era falar em trabalho masculino. Segundo Diéguez (2010, p. 7-8), “o trabalho portuário é conhecido por ser um trabalho duro, insalubre, perigoso, [...]. Inicialmente, o manuseio das cargas e o embarque e desembarque das mesmas era realizado através do uso do corpo. A força física era necessária para o bom andamento do trabalho”. O que limitava, obviamente, o emprego da força de trabalho feminina. (DIÉGUEZ, 2010).

Atualmente, como veremos no transcorrer do texto, embora a relação Porto e trabalho masculino ainda se mantenha, a realidade começa a mudar. Com o avanço tecnológico e as transformações organizacionais, já não é mais essencial a força física para carregar e descarregar os navios, possibilitando a participação integral das mulheres no cais e não só no âmbito administrativo do Porto.

Com essa nova realidade, será que esta ocorrendo uma nova divisão sócio-sexual do trabalho portuário?

O texto que se segue pretende oferecer alguns elementos que auxiliem na compreensão desta importante questão.

A divisão sócio-sexual do trabalho e o setor portuário

O segmento laboral portuário apresenta uma divisão sócio-sexual do trabalho e sofreu transformações nesta divisão decorrentes, em grande medida, das metamorfoses geradas pela automação no processo de trabalho. Isto, porque, segundo Diéguez (2009), “a presença da mulher nos portos já é uma realidade. O Porto de Santos já conta com mulheres na faixa do cais e em portos estrangeiros, como na Alemanha, elas já operam porteíneres”². Ou seja, a inserção da força de trabalho feminina neste segmento já está ocorrendo de fato (s. p.).

Portanto, uma das principais causas que apontamos para essa alteração na divisão sexual do trabalho no setor portuário é o avanço tecnológico. Por exemplo, ao ocorrer a contêinerização, ou seja, com a introdução do contêiner³ para o transporte condensado de mercadorias juntamente com a utilização do portêiner, a força física foi gradualmente sendo substituída pelo conhecimento dos (as) trabalhadores (as) em operar os guindastes, as empilhadeiras e os porteíneres, fenômeno que ocorre, segundo Marx (1971):

[...] tornando-se supérflua a força muscular, a maquinaria permite o emprego de trabalhadores sem força muscular ou com desenvolvimento físico incompleto, mas com membros mais flexíveis. Por isso, a primeira preocupação do capitalista ao empregar a maquinaria foi a de utilizar o trabalho das mulheres e das crianças. Assim, de poderoso meio de substituir trabalho e trabalhadores, transformou-se imediatamente em meio de aumentar o número de assalariados, colocando todos os membros da família do trabalhador, sem distinção de idade ou sexo, sob o domínio direto do capital. O trabalho obrigatório para o capital tomou o lugar [...] do trabalho livre realizado, em casa, para a própria família, dentro de limites estabelecidos pelo costume. [...] Lançando à máquina todos os membros da família do trabalhador no mercado de trabalho, reparte ela o valor da força de trabalho do homem adulto pela a família inteira”. (p. 449-450).

Segundo a autora Bulport (1987), ao citar A. Heather Bigg que, já em 1894, afirmava que parecia “ser voz corrente que as mulheres de hoje participam mais no mercado de trabalho do que antigamente; que isso é uma nova etapa, um produto do maquinismo. [...]”, ou seja, as mulheres ao se tornarem trabalhadoras assalariadas, “participam da historicidade de tal inserção”, ficando expostas às contradições que emanam da relação trabalho/capital (BULPORT, 1987, p. 13).

Dessa forma, ao constatarmos que as mulheres, a partir da entrada da maquinaria no mundo do trabalho, vêm se inserindo definitiva e acentuadamente no espaço das relações laborais produtivo, ficando também à mercê da exploração do capital. Tanto é verdade, que ao ocorrer a chamada *feminização no mundo do trabalho*, onde as mulheres passam a ser praticamente a metade da composição da classe trabalhadora, essa feminização também acontece naqueles espaços de trabalho que anteriormente eram reservados somente para a força de trabalho masculina. Como por exemplo: na construção civil, na carreira de juiz de futebol, carteiro, nas carreiras militar e policial, caminhoneiras, no setor portuário, etc.

A Feminização no setor portuário

No setor portuário já percebemos que está ocorrendo uma lenta, mas constante, feminização do trabalho como nos mostram os dados do Relatório Anual do Porto de Santos de 2012 (último relatório que trouxe os dados dos trabalhadores(as) por gênero). Percebe-se que 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 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). (PORTO DE SANTOS, 2014).

Em pesquisa realizada por Oliveira (2012), tendo como campo o Porto de Santos, ela contabilizou mulheres em diversos espaços laborais. Por exemplo, segundo a pesquisadora, na empresa “Tecondi – Terminais de Contêineres da Margem Direita, há 9 mulheres trabalhando em áreas operacionais” sendo “01 técnica de segurança do trabalho; 02 conferentes de armazém; 04 controladoras de gate; 01 conferente de costado e 01 operadora de máquina pequeno porte”. Na “ELOG conta com 02 operadoras de máquina pequeno porte e 01 operadora de gate e a Libra Terminais com 01 ajudante operacional; 01 controladora de gate; 02 monitoras de CCO – Centro de Controle Operacional” (OLIVEIRA, 2012, p. 39).

Em outro terminal, a Santos Brasil (maior terminal portuário da América Latina), segundo a autora, eles veem empregando “cerca de 100 mulheres distribuídas nas funções de: conferentes de costado, operadoras de máquina pequeno e grande porte, motoristas de caminhão, conferente de armazém e operadora de RTG (guindaste sobre rodas)”. (OLIVEIRA, 2012)

Ou seja, o que estamos presenciando é de fato um aumento da inserção da força de trabalho feminina no setor portuário, que cabe lembrar, sempre foi um espaço que empregava majoritariamente trabalhadores. Embora essa realidade ainda se mantenha, as estatísticas vêm indicando que a ampliação gradual deste segmento para a ocupação das mulheres trabalhadoras é efetiva. No entanto, essa feminização do trabalho no Porto, não ocorre de maneira simples. Uma das consequências desta nova realidade é o preconceito masculino que muitas das trabalhadoras afirmam sofrer.

O preconceito da feminização no setor portuário

No trabalho feminino portuário, como em qualquer outra profissão que historicamente tem a característica de ser composta majoritariamente por força de trabalho masculina, ocorre, tendencialmente, preconceito em relação à inserção da mulher no trabalho.

No que tange a esta questão Agnes Barbeito de Vasconcellos⁴ (presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados – ABTRA) do setor portuário, ao se referir ao Porto de Santos, afirmou que o preconceito está presente, embora venha diminuindo. Segundo ela “tem cliente que, até hoje, prefere falar com o meu diretor comercial. Não trata comigo”, além de fazerem comentários

preconceituosos do tipo: “[...] ela vai dar um ‘piti’. Normalmente, não se fala isso para um homem” (A TRIBUNA, 2014).

E complementa:

[...] O mundo ainda está aprendendo a considerar a mulher como um ser humano plenamente capaz. Basta lembrar que faz exatos 100 anos que as mulheres celebraram – no dia 28 de fevereiro em Nova Iorque – o primeiro dia da mulher, em que comemoravam sua organização incipiente para lutar por melhores condições de trabalho. Hoje existem mulheres fazendo de tudo. Penso que a mulher leva uma vantagem quando consegue administrar melhor sua vaidade e aí é mais rápida em reconsiderar seus erros, levantar a poeira e dar a volta por cima. No mundo portuário não existem muitas mulheres, então a competição se faz sentir de forma diferente. Alguns homens, no primeiro momento, ficam esperando a primeira “bola fora” que você vai dar. Depois, observam a reação dos demais, e optam por tratar você com a mesma deferência dos parceiros. [...] E aí todo o grupo acaba se acostumando, e você passa a ser tratada como uma igual. (BARBEITO, 2009).

Segundo o *Diário do Litoral* de 08 de março de 2014, Ana Helfstein, que é uma das 83 mulheres que trabalham no setor de operações da Santos Brasil, localizado no terminal do Porto de Santos (que iniciou sua carreira como motorista de carreta e hoje atua como supervisora de operações), afirma que, mesmo comandando uma equipe formada em sua maioria por força de trabalho masculina, atualmente não tem sofrido nenhuma forma de preconceito.

No entanto, segundo Ana, ela sofreu sim muito preconceito no início da carreira, quando atuava como motorista de carretas, mas afirma “que o carisma e o comprometimento foram as características que conquistaram o respeito dos homens, seus colegas de trabalho”. E complementa, “no começo eles (homens) se assustam e ficam analisando as mulheres, para ver se elas fazem o trabalho direito, depois passam a respeitar” (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

Já Janete Marchioni de Oliveira, que trabalha no Porto de Santos como caminhoneira autônoma contou em uma entrevista para o jornal *A Tribuna*, de 11 de março de 2012, que quando começou seu trabalho no cais sofreu enorme preconceito e muita discriminação.

Segundo Janete:

[...] no começo, sofri bastante, pois tinham poucas mulheres. Éramos eu e mais três. O Porto ainda tinha um sistema antigo, só de homens. Eles não achavam que éramos trabalhadoras. Nos confundiam com prostitutas. Para poder usar o banheiro em um bar, eu tinha que contar a minha vida para o guarda portuário. Demoraram para se acostumar. (A TRIBUNA, 2012).

Sem se deixar abater com o preconceito Janete continuou com seu trabalho, mas viveu uma experiência que lhe marcou para resto de sua vida. Conta ela que certa vez ao manobrar seu caminhão para sair do estacionamento no Porto de Santos, foi brutalmente agredida por um colega de trabalho. Conforme seu relato:

Eram umas cinco horas. Fui tirar o meu caminhão do estacionamento e tinha outro bloqueando a passagem. Então, fui bater na porta para pedir ao motorista, que estava dormindo, tirar para eu passar. Ele acordou nervoso, achou que era uma mulher da vida. Desceu do caminhão e me bateu muito. Jorrava sangue. (A TRIBUNA, 2012).

Hoje em dia Janete diz que esse preconceito não existe mais. Inclusive acredita que ser mulher facilita que ela “pegue” mais trabalho no Porto, pois nas palavras dela:

Devido ao preconceito, eu tinha que trabalhar, fazer muito melhor que os homens para não ser vítima de gozação. Então, as empresas sabiam que eu era trabalhadora. Atualmente, tem 30 motoristas que trabalham comigo. [...]. Também somos mais cuidadosas, atenciosas e quebramos menos os caminhões. (A TRIBUNA, 2012).

Essa realidade também ocorreu com Márcia Rutigliano, hoje dona da empresa de vistoria de contêineres Seabox. No início da sua atuação portuária, quando entrava em porões de navios para acompanhar o embarque de contêineres, ouvia insinuações como “vai para casa lavar louça”. E complementa, “sofri o mesmo preconceito no Brasil e na Argentina. Achavam que eu estava no lugar errado”. Ainda segundo Márcia, nem a gravidez dos filhos, a impedia de subir em contêineres, claro que “escondido do meu marido”. Hoje, ela sonha que outras mulheres possam também exercer a atividade de vistoria de contêiner. (A TRIBUNA, 2012).

Na opinião da operadora de empilhadeiras Ana Cristina dos Santos, o preconceito masculino está vinculado ao medo da concorrência. Ela conta que trabalha no terminal Marimex, no Porto de Santos, e que no início da sua carreira teve a ajuda dos companheiros de trabalho, homens, para aprender o ofício. Segundo ela “a maioria me recebeu bem, me ajudou. Mas percebo, sim, que eles têm medo de que a gente aprenda e seja melhor do que eles. O importante é mostrar que não existe diferença, que somos capazes de fazer o mesmo trabalho”. (A TRIBUNA, 2012).

Outra trabalhadora da empresa Santos Brasil, chamada Juliana Sombra Melo que também era motorista de carreta e hoje opera um *Rubber tyre gantry cranes* (guindaste sobre rodas utilizado para movimentar contêineres de até 41 toneladas), afirma que também sofreu preconceitos no início de sua carreira e que atualmente isto não mais acontece. Mas de certa forma, contraditoriamente, ela também afirma que seu maior desafio é conciliar o seu trabalho com as tarefas domésticas, pois embora seu marido a *ajude*⁵, ainda é sua a responsabilidade com os afazeres de sua casa. (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

Segundo Juliana, “a mulher pode trabalhar fora, quantas horas for, mas sempre vai ser cobrada por fazer comida, cuidar da casa, dos filhos, não tem jeito. Os homens só ajudam em uma coisa ou outra, mas a responsabilidade maior é da mulher”. Muitas vezes Juliana trabalha no turno da noite (madrugada) e conforme as palavras dela “quando eu chego em casa, às 7h30 da manhã, não tem desculpa. Meu marido me cobra para fazer o café da manhã para ele”. Ou seja, trabalhar no espaço produtivo, sem “preconceitos”, a mulher pode, porém tem que dar conta das suas “obrigações” com o cuidado com a família. (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

Cabe aqui um parêntese analítico. Quando realizo pesquisa de campo, ao perguntar para uma mulher chefe de família como ela vê esta função de provedora sendo sua responsabilidade, a resposta que recebo na absoluta maioria das vezes, é que em sua casa ela é o pai e a mãe, legitimando, sem se dar conta, que embora ela seja a provedora de fato, este papel continua sendo masculino. O contrário também é verdadeiro, quando perguntado a um homem que provê e cuida da casa e dos filhos, a afirmação dada é que ele é o homem e a mulher. O que nos leva a afirmar que ainda na subjetividade tanto feminina quanto masculina, mesmo a mulher se inserindo nos espaço produtivo e o homem no espaço reprodutivo, os papéis de provedor e cuidadora se mantêm consecutivamente de homem e de mulher. Isso, em nosso

entendimento, pode dificultar para que haja uma nova divisão sócio-sexual do trabalho. Ou seja, a transformação substantiva desta divisão tem que ocorrer em dois planos: objetivo e subjetivo.

Já na visão das empresas do setor portuário o preconceito nas contratações femininas não ocorre. No terminal portuário Embraport, que fica localizado na margem esquerda Guarujá do Porto de Santos, até este ano de 2014, cerca de 30 mulheres trabalhadoras atuam em diversos setores da empresa. Elas se encontram presentes nas operações de controle de *gates*, monitoramentos, planejamento, vistoria e conferência de cargas, além de operar equipamentos de pequeno, médio e grande portes, funções estas antes só realizadas por força de trabalho masculina. (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

Segundo Vitor Lousada, gerente de operações da Santos Brasil, “o trabalho exercido pelas mulheres nos terminais portuários é diferenciado”. Ele comenta que as operadoras têm um maior comprometimento com as suas obrigações laborais. “São pequenas atitudes no dia a dia que diferenciam o trabalho do homem e da mulher. Foi uma grata surpresa para a Santos Brasil o trabalho que começou a ser desempenhado por mulheres há alguns anos”. (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

Ainda, conforme este gerente, a Santos Brasil está sempre disponível para contratar mulheres. “Nós avaliamos os currículos. Independente de homem ou mulher, nós classificamos o candidato pela qualificação. Hoje não existe mais esse tipo de preconceito com o sexo feminino”. (DIÁRIO DO LITORAL, 2014).

A privatização no porto e a divisão sexual do trabalho

Outro elemento importante a ser analisado é a inserção feminina no trabalho portuário e a privatização dos serviços no porto. Segundo Santos (2009, p. 42-43), “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 Órgão Gestor de mão de obra – OGMO.

Ao analisar essa realidade dos portuários, Burkhalter (1999) mostra que não é só a questão da privatização que altera as relações de trabalho no setor portuário, mas também elementos resultantes da reestruturação produtiva. Segundo ele:

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 movilicen 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. (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 mínimos⁶. 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 [...]. (BURKHALTER, 1999, p. 114).

Dessa forma, podemos identificar nas análises de Burkhalter (1999), claras características do toyotismo no trabalho portuário, decorrentes da reestruturação produtiva. 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).

Vale ressaltar que a exigência da multifuncionalidade no trabalho foi introduzida pela Lei n. 8.630/1993. Queiróz e Machin (2011) apresentam uma abordagem reflexiva sobre a questão da multifuncionalidade nos portos:

[...] a lei 8.630 estabelece que a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar sua produtividade, com um prazo de 5 anos para que seja atingida esta meta. Prevê-se que a multifuncionalidade atinja todas as atividades de cada categoria avulsa, e que seja estabelecida pelos contratos, convenções e acordos coletivos. Esta redação deixa pouco claro o que é exatamente a multifuncionalidade: a capacidade de atuar profissionalmente tanto a bordo como em terra? A capacidade de operar equipamentos diversos? Um trabalhador capacitado a atuar em qualquer uma das seis categorias de avulsos? Tampouco fica claro como as convenções e acordos coletivos podem estimular tal modificação do perfil profissional e compatibilizar as diferenças de rendimento entre as diferentes categorias.

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 indico em meu livro “*A Feminização no Mundo do Trabalho*”, ao me 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”. (NOGUEIRA, 2004, p. 119).

Essa incorporação do trabalho feminino pelo capital pode ser uma das razões para estar ocorrendo uma maior inserção da mulher no setor portuário e conseqüentemente surgindo uma nova divisão sócio-sexual do trabalho neste segmento. Uma vez que é imprescindível a expansão contínua do

capital, onde a produção e a reprodução são vitais. Quando esta expansão ocorre, amplia-se a acumulação de capital e, em grande medida, há um aumento da acumulação de pobreza. Cabe lembrar que, segundo Mészáros (2002), as mulheres estão intensamente ligadas à situação de pobreza. Em suas palavras:

O fato preocupante apontado pelas Nações Unidas de que em 1994 as mulheres constituíam 70% dos pobres do mundo não é em absoluto surpreendente. Devido às determinações causais por trás desses números, a situação das mulheres tende a piorar no futuro previsível. Com base nas tendências atuais, o número espantoso enfatizado pelas Nações Unidas tem a probabilidade de atingir os 75% dentro de uma década, o que significa uma proporção de 3 por 1 em relação aos homens que estão entre os pobres do mundo (p. 304-305).

Assim, conforme a indicação de Mészáros (2002), quem sofre mais as consequências dessa realidade não são os indivíduos sociais que se encontram em situação de vulnerabilidade, mas as mulheres.

Acreditamos que uma das causas que pode vincular as mulheres com a pobreza está ligada a desigual divisão sócio-sexual do trabalho e conseqüentemente à sua intensa precarização no mundo laboral, que por sua vez tem relação direta com as privatizações das empresas decorrentes da conjuntura neoliberal, como é o caso do setor portuário.

Conclusão

No início do funcionamento do Porto de Santos as mulheres atuavam de forma marginal às atividades laborais portuárias, no entanto, as suas tarefas eram fundamentais para que este trabalho pudesse se efetivar. Uma vez que eram responsáveis pelas tarefas do espaço reprodutivo, dos seus lares e podiam garantir a manutenção destes trabalhadores.

O serviço no Porto sempre teve (e continua tendo) como característica a sazonalidade, dependendo sempre do fluxo dos navios, da quantidade e tipo de carga, resultando em uma alteração constante do tempo e ritmo do trabalho. Por isso os portuários costumavam morar próximos ao Porto, facilitando o ir e vir do seu dia a dia (MATOS, 1995, p. 75).

Conforme o Porto foi crescendo a participação do trabalho feminino também foi sendo alterado. Segundo Pereira e colaboradores (1995), fazendo uma retrospectiva histórica, afirmam que “a rotina doméstica das esposas desses trabalhadores” era regida pela quantidade de horas “que seus maridos trabalhavam e pelo tipo de carga com que lidavam. O salário do trabalhador do porto flutuava conforme a sazonalidade, o que criava um impacto no orçamento familiar”.

Ainda conforme os autores:

Com as colunas arqueadas e os pulmões corroídos, doqueiros e estivadores tinham que abandonar precocemente as atividades da estiva. Assim, suas mulheres, além de desempenharem as atividades domésticas, tinham que compensar a incerteza do ganho e a inatividade precoce dos maridos trabalhando como catadoras de café e de restolho, nos porões, armazéns e no mercado, na costura dos sacos de café, ou como empregadas domésticas, particularmente lavadeiras. (PEREIRA et al., 1995).

O depoimento de Benedita Ribeiro dos Santos, uma das primeiras trabalhadoras do Porto, mostra claramente como era a divisão sócio-sexual do trabalho portuário no início do século XX. (cf. MATOS, 1995, p. 75-76).

Ela se recorda:

Trabalhei trinta anos como catadora de café num armazém, às vezes eu ficava a noite inteira catando café. Quando um navio tinha que sair de manhã carregado de café eu trabalhava a noite inteira. Foi o último trabalho que eu tive. Eu trabalhei lá muitos anos até me aposentar. Mas o salário era ruim, pior do que nas lavanderias a vapor. Eu trabalhei muito tempo nas lavanderias a vapor também. Nós lavávamos as roupas dos navios e mandávamos de volta a bordo limpas e engomadas, eu trabalhava com um ferro elétrico e pesado... Nas lavanderias, a gente tinha muito trabalho. Eu entrava às sete horas da manhã, parava só pra almoçar e saía às seis da tarde. Quando eu voltava pra casa, eu ainda levava roupa pra lavar e passar por minha conta. Eu pegava esta roupa lá na zona, onde ficava aquela fila de casas de mulheres no cais. Elas usavam saias armadas. Eu passava lá bem cedinho, de manhã, antes de ir pro meu trabalho. Devia ter outras lavadeiras fazendo o mesmo porque as casas eram muitas e as mulheres tinham cada roupa linda! Você precisa ter visto as anáguas! Eu tinha que colocar uma tábua por dentro para não amarrotar tudo com o ferro. Era uma trabalhadeira! Hoje acabou tudo. Coitadas das mulheres, ficam aí de noite pelas ruas...⁷

Baseadas neste depoimento, podemos afirmar que de alguma forma o trabalho feminino esteve sempre presente neste setor. Com o decorrer do tempo, o trabalho foi se metamorfoseando, sendo ampliado e inserindo-se mais intensamente no Porto, espaço este, que até então, era reservado predominantemente aos homens.

Hoje, o predomínio masculino ainda se mantém, mas as inúmeras transformações, entre elas, o avanço tecnológico e até mesmo a nefasta privatização⁸ deste segmento, vem “facilitando” a ampliação constante da inserção das mulheres nas atividades portuárias. De acordo com Diéguez (2009, p. 39):

A relação trabalho e gênero é antiga nos locais de trabalho, [...]. Entretanto, pouca ligação havia sobre essa questão para o problema do trabalho portuário essencialmente masculino, onde a ideia da dominação masculina e da submissão feminina prevalecia e desta forma, a força física torna-se elemento vital na constituição do trabalho portuário.

Ainda segundo a autora, a containerização (introdução do contêiner como embalagem das mercadorias transportadas) traz a necessidade de se repensar o trabalho portuário estritamente como masculino, visto que o manuseio da carga não requer mais, exclusivamente, a força física, visto o uso de maquinário moderno, como porteineres e transteineres, que utiliza o conhecimento tecnológico para carga e descarga dos contêineres nos navios. Desta forma, tanto homens como mulheres estão aptos a serem trabalhadores portuários, pois o que consistia como principal elemento da reivindicação da masculinidade para o trabalho portuário vem se tornando obsoleto (DIÉGUEZ, 2010, p. 1).

Assim, as mulheres hoje não atuam marginalmente no porto, não são mais coadjuvantes no trabalho portuário, mas são trabalhadoras portuárias de fato e que a cada ano veem conquistando mais espaço e colaborando para a concretização de uma nova divisão sócio-sexual do trabalho nos diversos setores, até mesmo naqueles que historicamente eram espaços de trabalho dito masculino, como é o caso do segmento portuário.

Referências:

A TRIBUNA. Não há mais limites para as mulheres no Porto de Santos. *A Tribuna*, Santos, 10 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.atribuna.com.br/mobile/porto-mar/n%C3%A3o-h%C3%A1-mais-limites-para-as-mulheres-no-porto-de-santos-1.370047>>. Acesso em: 11 mar. 2014.

- ANTUNES, R. *Os Sentidos do Trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.
- BARBEITO, A. Entrevista. *Porto Gente*, Santos, 02 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.federacaodosativadores.org.br/modules/news/article.php?storyid=2131>>. Acesso em: 13 fev. 2014.
- BULPORT, A. K. Trabalho feminino, trabalho das mulheres: forças em jogo nas abordagens dos especialistas. In: O SEXO do Trabalho. Rio de Janeiro; São Paulo: Editora Paz e Terra, 1987.
- BURKHALTER, L. *Privatización Portuaria: bases, alternativas y consecuencias*. Santiago do Chile: Publicación de las Naciones Unidas-CEPAL (Comisión Económica para América Latina Y el Caribe), 1999. 248 p.
- DIÁRIO DO LITORAL. Toque feminino no Porto de Santos. *Diário do Litoral*, Santos, 08 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.diariodolitoral.com.br/conteudo/29710-toque-feminino-no-porto-de-santos>>. Acesso em: 08 mar. 2014.
- DIÉGUEZ, C. R. M. A. A masculinidade do trabalhador portuário: novas questões em tempos de automação In: FAZENDO GÊNERO 9: DIÁSPORAS, DIVERSIDADES E DESLOCAMENTOS, 9., 2010, Florianópolis. *Anais Eletrônicos...* Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2010. p. 1-9. Disponível em: <<http://www.fazendogenero.ufsc.br/9/#>>. Acesso em: 08 mar. 2014.
- _____. *Gênero e trabalho: o trabalho portuário em questão*. 2009. Mimeografado.
- DOARÉ, H. Le. Divisão sexual e divisão internacional do trabalho: reflexões a partir das fábricas subcontratadas de Montagem (México e Haiti). In: O SEXO do Trabalho. Rio de Janeiro; São Paulo, Editora Paz e Terra, 1987.
- HIRATA, H.; Doaré, H. Os Paradoxos da Globalização. In: O TRABALHO das Mulheres. *Cadernos Sempreviva*, SOF Sempreviva Organização Feminista, São Paulo, 1999.
- _____. Flexibilidade, Trabalho e Gênero. Santiago: GEDISST/CNRS, 1999. Mimeografado.
- HIRATA, H. et al. *Dictionnaire Critique du Féminisme*. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.
- _____. Globalização e Divisão Sexual do Trabalho. *Cadernos Pagu*, Campinas, n. 17/18, 2001/2002.
- _____. *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 al. *Dictionnaire Critique du Féminisme*, Presses Universitaires de France. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.
- _____. Divisão Sexual do Trabalho et Relações Sociais de Sexo. In: HIRATA, H. et al. *Dicionário Crítico do Feminismo*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.
- MARX, K. *O Capital: Livro I/v. I*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1971.
- MATOS, M. I. S. de. *História, memória e cotidiano privado: o feminino e o masculino no Porto do Café (1980-1930)*. In: PEREIRA, M. A. F. et al. *Santos, Café e História*. Santos: Editora Leopoldinum, 1995. p. 67-88.
- MÉSZÁROS, I. *Para além do capital*. São Paulo: Boitempo, 2002.
- NOGUEIRA, C. M. *A feminização no mundo do trabalho*. São Paulo: Autores Associados, 2004.
- _____. *O Trabalho Duplicado*. 2 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.
- OLIVEIRA, D. de O. *A mulher no porto de Santos: novas perspectivas no ambiente portuário*. 2012, 39 f. Monografia de Conclusão de Curso (Programa de Pós-Graduação – MBA Gestão de Pessoas no Ambiente Portuário), Universidade Santa Cecília, Santos, 2012.
- PENA, M. V. J. *Mulheres e Trabalhadoras*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981.
- PERROT, M. et al. *As Mulheres ou os silêncios da história*. Bauru: Edusc, 2005.
- PORTO DE SANTOS. *História do Porto de Santos*. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/imprensa.php?pagina=art2>>. Acesso em: 25 jan. 2014.

QUEIRÓZ, M. de F. F.; MACHIN, R. *Processo de Modernização Portuária em Santos: implicações na saúde e no adoecimento dos trabalhadores*. Santos: Relatório de Pesquisa. Santos: CNPq Processo nº 473727/2008 0, 2011. 162 p.

SAFFIOTI, H. *A Mulher na Sociedade de Classes*. Rio de Janeiro, Editora Vozes, 1976.

_____. *Violência de Gênero: O Lugar da Práxis na Construção da Subjetividade*. In: LUTAS sociais. São Paulo: Xamã Editora, 1997.

SCOTT, J. W. *A Mulher Trabalhadora*. In: DUBE, G.; PERROT, M. *História das Mulheres no Ocidente. O Século XIX*. Porto: Edições Afrontamento, 1994. v. 4.

SANTOS, R. P. *O trabalhador portuário avulso do porto de santos: relações entre trabalho e saúde*. 2009. 137 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva), Universidade Católica de Santos, Santos, 2009.

SEGNINI, L. Educação, Trabalho e Desenvolvimento: Uma Complexa Relação. *Trabalho e Educação – Revista do NETE/UFMG*, Belo Horizonte, v. 6, n. 6, p. 14-46, jul./dez. 1999-jan./jun. 2000.

Sites consultados

<<http://www.cursosnocd.com.br/logistica/o-que-e-um-container.htm>>

<<http://www.maquinasecia.com/porteiner/>>

Notas:

¹ A autora é professora do curso de Serviço Social, do Departamento de Saúde, Educação e Sociedade, da Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP. É também professora do curso de pós-graduação Interdisciplinar de Ciências da Saúde – UNIFESP. E-mail: mazzeinogueira@uol.com.br.

² *Porteiner* é uma imensa máquina para movimentar contêineres – daí sua proximidade fônica com estes. Ele é utilizado para atender todas as frotas internacionais e nacionais especializadas, fazendo com que o tempo de atracação seja sempre o menor possível. O *porteiner* também é conhecido como *porta contêiner*, fazendo tanto o embarque, quanto o desembarque, sejam sempre mais rápidos. Operar um *porteiner* não é algo fácil, e infelizmente, não há muitos profissionais disponíveis. No Porto de Santos, que é um dos mais conhecidos e um dos melhores do país, existem 2 deles. Uma máquina destas, já instalada, pode custar cerca de R\$ 15 milhões. Além disso, é necessário ter muito espaço e também a liberação do órgão governamental responsável. Neste mesmo porto é possível notar que o serviço prestado pelas máquinas faz com que a exportação e importação possam ser de até 45 contêineres por hora. Os *porteineres* são os responsáveis por carregar navios de grande porte e precisam ser bem instalados e afixados. A peça que costuma dar problemas por causa da instalação não ideal é a lança, que pode acabar caindo de alturas enormes, e causando grandes acidentes, assim como já andou acontecendo em vários locais no mundo todo. (Disponível em: <<http://www.maquinasecia.com/porteiner/>>. Acesso em: 25 jan. 2014.).

³ Container é uma caixa construída em aço, alumínio ou fibra, que foi criado para o transporte unitizado de mercadorias. O container é construído de forma resistente para ser usado várias vezes. O container pode ser utilizado por vários modais, como: marítimo, terrestre e aéreo. Os containers são identificados com marcas do proprietário e local do registro, números, tipos, tamanhos, etc. As unidades de medidas utilizadas para a padronização das dimensões dos containers são pés(´) e polegadas(´´). Todo tipo de container é padronizado externamente, podendo as dimensões internas serem diferentes devido ao tipo de carga que é transportada. O container é um equipamento indispensável para o transporte internacional. Ele traz maior segurança para a carga e facilidade com o manuseio, armazenagem e movimentação da carga. (Disponível em: <<http://www.cursosnocd.com.br/logistica/o-que-e-um-container.htm>>. Acesso em: 25 jan. 2014.).

⁴ Entrevista dada ao Jornal “A Tribuna” em 11 de março de 2014 e ao site “Porto Gente” (2009).

⁵ Em grande medida, a participação dos homens no trabalho doméstico se encontra limitada a uma ajuda pontual, ou até mesmo, a uma atuação eventual. Dessa forma, as mulheres se mantêm como as principais responsáveis pela organização e efetivação das tarefas domésticas. Já os homens, por sua vez, dedicam mais o seu tempo no espaço reprodutivo quando nos referimos aos cuidados com os filhos e também com as compras nos supermercados. (NOGUEIRA, 2011, p. 95-96).

⁶ Cabe aqui um comentário sobre o trabalho portuário nas décadas passadas. O trabalho portuário foi construído na vivência prática de embarque e desembarque de cargas desde o cais até a peaçon e desapeaçõ nos navios. Para este trabalho o conhecimento dos trabalhadores não se caracterizava como “técnica mínima”. Era necessário um “saber fazer” pautado na agilidade, na atenção e na técnica. O discurso de minimizar o “alcance” da técnica do trabalhador é condizente com os anseios do capital. Por exemplo a palavra técnica vem do grego *téchne*, que se traduz por “arte” ou “ciência” e nesta direção o conhecimento sobre o navio, a peaçon/desapeaçõ de carga, desenvolvido pelos trabalhadores portuários, principalmente de estiva e capatazia, é técnica aprimorada. Os trabalhadores dominam o trabalho de forma segura, pautados na vivência, na ciência entendida como técnica. Na atualidade do moderno no porto os trabalhadores não conseguem acompanhar a técnica que o

capital aprimora e por seu lado o capital despreza a técnica de arrumação de um navio e desvaloriza o saber fazer destes trabalhadores, inclusive segregando informações aos trabalhadores como se estes fossem incompetentes para o trabalho, apesar de antigo, sob nova tecnologia

⁷ Lembranças de D. Benedita Ribeiro dos Santos. Banco de Memórias de Famílias Negras, PUC-SP, p. 4.

⁸ Com o neoliberalismo, as políticas do governo impulsionam a mundialização, principalmente com “a liberação das trocas comerciais, com a desregulamentação, a abertura dos mercados e novas lógicas de desenvolvimento das firmas multinacionais, tendo como corolários as privatizações, [...]”. (HIRATA, 2001/2002 p. 143 apud NOGUEIRA, 2004, p. 57-58). Assim, o espaço público de trabalho que não objetiva acumulação de capital, tem a sua lógica modificada ao ser privatizado e inverter o seu interesse. Segundo Antunes (1999), tal processo provoca impactos muito significativos, fazendo com que a combinação de superexploração da força de trabalho com padrões produtivos e tecnológicos mais avançados transforma-se centralmente em um elemento que favoreceu a inversão de capitais. Não há dúvida de que, para os capitais produtivos, “o que interessa é a *confluência de força de trabalho ‘qualificada’ e preparada para operar com os equipamentos microeletrônicos, sub-remuneração intensificada e condições plenas de precarização da força de trabalho*”, ou seja, a inserção acentuada da força de trabalho feminina no mundo do trabalho, incluindo o setor portuário com a sua expansão da privatização, se dá não pelo interesse do capital na “*emancipação*” da mulher, mas pela lógica de uma maior acumulação de valor. (Antunes, 1999, p. 236 apud NOGUEIRA, 2004, p. 91-92).

⁹ Cabe esclarecer que a feminização no mundo do trabalho não ocorre somente pelos interesses da lógica do capital, mas acima de tudo, é fruto da luta da classe trabalhadora, em especial, uma luta feminina por seu ingresso no espaço produtivo assalariado, em condições de igualdade entre os gêneros.

Recebido em: 08/2014

Publicado em: 02/2015.