

TRABALHO FORMAL NO PORTO DE SANTOS: SUA IMPORTÂNCIA PARA A BAIXADA SANTISTA

Autor: Leonardo Marques

Orientadores: Prof. Luciano Schmitz
Prof^a. Lygia Gibby
Prof. Valter Palmieri

RESUMO

Esse estudo pretende mostrar a relevância do mercado de trabalho formal da cidade de Santos, principalmente, com relação as ocupações ligadas diretamente ao porto e os seus efeitos diretos e indiretos na geração de emprego, trabalho e renda para as cidades que compõem a região. O estudo tem como base a análise de informações relativas aos atuais contratos, buscando verificar qual a situação atual do mercado de trabalho formal em questão, considerando as alterações do perfil de trabalhadores entre séries temporais distintas, bem como, analisando tendências tecnológicas contemporâneas sobre portos.

Palavras-chave: Mercado de trabalho. Trabalho formal. Porto. Baixada Santista.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

“O maior porto da América Latina não pode receber grandes navios!” é o que afirma uma manchete, de dois anos atrás, no site da Bloomberg. A notícia afirma que “enquanto todos os outros portos do mundo evoluem para receber navios maiores, Santos caminha para trás¹”, sendo tal cenário precário causado pelo acúmulo de sedimentos no leito oceânico, o que acabou por reduzir a profundidade do canal de entrada em quase um metro, inviabilizando a passagem de grandes navios cargueiros, que garantiriam melhor eficiência nesse trabalho.

Esse é um problema que pode parecer pontual, mas os seus desdobramentos podem impedir que o Brasil e, principalmente a região, cresça sob vários aspectos. A estrutura portuária no país não condiz nem com sua dimensão continental nem com sua capacidade produtiva. Nesse sentido, a Lei dos Portos, editada em 2013², foi aprovada exatamente com o objetivo de captar mais investimentos, a fim de evitar problemas como citado anteriormente, bem como, contribuir para a modernização dos terminais portuários e baixar os custos relativos à logística do país.

Resumidamente, a intenção dessa Lei foi dividir o país em 4 grandes blocos, sendo: Bloco 1, composto pelos portos de Belém, Vila do Conde, Miramar, Outeiro, Santarém e Santos; o Bloco 2, por sua vez, é composto por Antonina, Aratu, Paranaguá, Salvador, São Sebastião, Manaus, Imbituba; o Bloco 3, composto por Cabedelo, Fortaleza, Itaqui, Macapá, Maceió, Recife, Suape; o Bloco 4, formado por Itaguaí, Itajaí, Niterói, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Rio Grande, São Francisco do Sul, Vitória. Segundo a Secretaria de Portos da Presidência da República SEP/PR, o Bloco 1, do qual o Porto de Santos está inserido, o investimento previsto é de R\$ 7.321.490.000,00, o que equivale a 43,86% de todo

¹ Entrevista de Leandro Barreto, sócio da consultoria Solve Shipping, para a Bloomberg, em 12 de setembro de 2017.

² Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

investimento estimado para os portos brasileiros, que é de R\$ 16.693.740.000,00³. À primeira vista, estes recursos podem parecer altos, mas para a realidade portuária, não são. Considerando que, sozinho, o Porto de Santos movimentava em média US\$ 8.100.238.463,00⁴ em valor agregado⁵, o valor investido parece perder sua magnitude em comparação.

Como exemplo concreto dos impactos de investimentos na área portuária, analisa-se o estudo de Dias (2013) sobre o porto de Cingapura⁶. Segundo o autor, o país passou por profundas mudanças políticas e sociais nas últimas décadas, permitindo desenvolvimento nos âmbitos social, econômico e tecnológico acima da média mundial. Nesse sentido, o autor sugere que, no caso do Brasil, se tais políticas obtiverem sucesso “os portos não seriam mais vistos como geradores de empregos diretos, mas, ao contrário, como consequência natural do incremento das exportações e importações advindas da melhoria da *performance* portuária, gerar-se-ia empregos indiretos nas indústrias e no comércio”. Isto é, os portos poderiam ser uma das principais engrenagens para criação de novas ocupações no mercado de trabalho no país.

Tendo isso em vista, o objetivo desse estudo é provocar uma reflexão sobre a tão almejada modernização dos portos nacionais e questionar se, de fato, ela trará apenas efeitos positivos consigo para os trabalhadores envolvidos nesse segmento. Sendo assim, questiona-se: Qual seria o impacto de tamanha alteração estrutural para aqueles cujos trabalhos dependem do porto? Quais seriam as mudanças sobre o perfil desses trabalhadores? E quais seriam as mudanças sobre os empregos existentes?

1. Tendências Atuais sobre o Mercado de Trabalho Portuário

Sobre os efeitos da mencionada Lei Nº 12.815 acerca do mercado de trabalho em questão, destaca-se um fragmento de uma nota técnica elaborada pelo Dieese⁷, que afirma:

“Os terminais de uso privado, que agora movimentarão cargas de terceiros, passando a prestar serviços públicos, poderão contratar seus funcionários livremente no mercado de trabalho, sem requisitar mão de obra avulsa no OGMO. Esse quadro, além de ser diferente da operação dentro do porto público, pode entrar em conflito com a Convenção Nº 137 da OIT⁸, da qual o governo brasileiro é signatário, e que trata das repercussões sociais dos novos métodos de processamento de cargas (automação e mecanização) nos portos”.

³ Números extraídos da seção sobre programa de arrendamentos da Secretaria de Portos da Presidência da República SEP/PR.

⁴ Valor calculado com os dados de 2006 até 2017, utilizando a Comex Stat.

⁵ Soma do valor das importações com das exportações.

⁶ Gestão e Operação Portuária: Experiência em Cingapura – Julio Cesar de Souza Dias – Antaq

⁷ Formas de Exploração: Liberação da movimentação de carga de terceiros e o regime de trabalho - Dieese - Programa de Investimento em Logística: Portos - Nota Técnica Número 119 – fevereiro 2013

⁸ O Decreto Nº 1.574, de 31 de julho de 1995, promulgou no Brasil a Convenção Nº137 assinada em Genebra em 27 de junho de 1973.

Agora, analisa-se com mais detalhes à Convenção Nº 137, salientando-se o que está previsto no Artigo 2:

“1) Incumbe à política nacional estimular todos os setores interessados para que assegurem aos portuários, na medida do possível, um emprego permanente ou regular; 2) Em todo caso, um mínimo de períodos de emprego ou um mínimo de renda deve ser assegurado aos portuários, sendo que sua extensão e natureza dependerão da situação econômica e social do país ou do porto que se tratar”.

Um estudo da Unicamp⁹ mostra que tais garantias parecem ser extremamente contrárias ao que é incentivado pela Reforma Trabalhista de 2017, no que diz respeito aos empregos regulares acima citados. Segundo o estudo, as mudanças na Reforma Trabalhista podem gerar muitos efeitos negativos para os trabalhadores portuários. O estudo ainda mostra que as flexibilizações recentes do mercado de trabalho, em todo Brasil, levam os empregadores a optarem por contratações atípicas, sem carteira assinada. Dentre os vários impactos causados por tal decisão, há a substituição do trabalhador formal pelo informal em prol da redução de custos. Sobre o emprego no Brasil no ano de 2017, observa-se: “O emprego com carteira assinada (forma típica do emprego formal), se manteve praticamente estagnado ao longo do ano, experimentando uma leve oscilação negativa¹⁰ (confirmada pelos dados populacionais do CAGED). Enquanto isso, o número de assalariados sem carteira cresceu quase 10% entre o primeiro e o último trimestre de 2017¹¹. O trabalho declarado como conta própria também teve crescimento importante (4,9%)¹², superando a taxa de incremento total da ocupação (3,6%)¹³”. Portanto, a tendência do aumento da informalidade, e a consequente precarização das condições de trabalho, já se apresentam como parte da realidade brasileira.

Uma das razões para estar acontecendo este movimento, é a busca incessante das empresas pela otimização dos seus processos produtivos. No setor portuário não é diferente. Em 2016, por exemplo, o Porto de Roterdã, na Holanda, sofreu grandes mudanças tecnológicas e isso repercutiu diretamente na vida dos trabalhadores portuários daquele país. A automação ameaçava acabar com 800 dos 4000 empregos gerados pelo porto holandês. Tendo isso em vista, o sindicato FN Havens, responsável por esses trabalhadores, buscou com os empregadores uma solução que não lesasse tanto esses funcionários. A proposta feita pelo sindicato envolvia mudanças nas operações portuárias (garantindo o emprego de 170 funcionários), bem como, a garantia de empregos até a aposentadoria dos trabalhadores mais velhos (isso garantiu o emprego de 632 trabalhadores por até 8 anos)¹⁴.

⁹ Dimensões Críticas da Reforma Trabalhista no Brasil, 2018

¹⁰ O número de trabalhadores formais subiu de 33.406 milhões para 33.321 milhões durante o período analisado.

¹¹ O número de trabalhadores informais subiu de 10.181 milhões para 11.115 milhões no período analisado.

¹² O número de ocupados por conta própria subiu de 22.112 milhões para 23.198 milhões no período analisado.

¹³ O número total de ocupados subiu de 88.947 milhões para 92.108 milhões no período analisado.

¹⁴ <https://shippingwatch.com/Ports/article8353450.ece>

Ou seja, a busca pelo aumento da eficiência portuária chegou também aos principais portos do mundo. E, embora isso possa apresentar efeitos colaterais no curto prazo, faz-se necessário passar por esse processo, o qual poderá contribuir para impulsionar a economia numa outra ponta, a fim de criar novas oportunidades de negócio no médio e longo prazo. No caso brasileiro isso parece ser mais urgente, tendo em vista as recentes crises que afetam o país, em especial a que se estende desde 2014.

2. A Importância da Massa Salarial do Trabalhador Portuário Formal para o Desenvolvimento Econômico da Baixada Santista

Antes de se iniciar a análise sobre a massa salarial do trabalhador portuário, deve-se ressaltar a superioridade do trabalho formal em relação ao informal no quesito produtividade, principalmente em tempos de crise. Para isso, toma-se como base a observação de Veloso (FGV/IBRE, 2019) sobre a estagnação da produtividade em 2018:

“Um fator que contribuiu para a queda da produtividade desde o início da recessão foi o aumento da informalidade. As empresas formais no Brasil são, em média, 4 vezes mais produtivas que as informais, devido ao uso mais intensivo de capital físico, maior capital humano de empreendedores e trabalhadores, e uso de tecnologias mais avançadas. Em consequência, um aumento da parcela de mão de obra empregada no setor informal, como tem acontecido nos últimos anos, representa uma realocação do trabalho para firmas menos produtivas, resultando em queda da produtividade¹⁵”.

Portanto, os estudos apresentados até o final desse artigo terão como foco o trabalho formal, exclusivamente.

Para a análise a seguir, o objetivo foi estudar o trabalhador portuário formal dentro do próprio porto, comparando-os entre si sob uma ótica puramente financeira. Para tal, foi utilizada uma amostra de dez tipos de ocupações portuárias (com base na CBO – Classificação Brasileira de Ocupações) que apresentavam certa relevância para o estudo¹⁶, juntamente com os dados mais recentes da RAIS (Relação Anual de Informações Sociais), disponibilizados pelo MTE, relativos ao final do ano de 2017. Destacou-se, em cada setor, o número de trabalhadores empregados, a massa salarial levantada por eles e, por fim, o cálculo de suas respectivas médias salariais, conforme a tabela abaixo:

¹⁵ Blog do IBRE, Instituto Brasileiro de Economia, FGV, 26/03/2019.

¹⁶ Uma análise realizada sobre o perfil dos trabalhadores nos portos do Brasil pelo Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos) em 2015 utilizou uma amostragem diferente, embora também utilizando a RAIS como ferramenta. No que diz respeito ao trabalho formal, o estudo teve como foco dois setores determinados pelo CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas), sendo eles: Administração da Infraestrutura Portuária e Operação de Terminais. Tal delimitação permite certa facilidade ao se manejar os dados sem que se desvie muito da realidade (a mesma metodologia aplicada à Baixada Santista resultaria em 10883 trabalhadores no mesmo ano), podendo ser aprofundada ao se cruzar os resultados da CBO (permitindo a análise de cada ocupação dentro dos setores). Entretanto, tal recorte pode acabar desprezando alguns dados por questões técnicas em sua classificação, como a não inclusão de certas ocupações. No caso desse estudo sobre a Baixada Santista, era evidente a ausência de resultados em relação à cidade de Cubatão.

Tabela 1 – Profissões Portuárias na Baixada Santista

Ano: 2017		Trabalhadores	Total Salarial	Médias Salariais
Amostra de Dez Ocupações (Baixada Santista)	Supervisor de Carga e Descarga	241	R\$ 1.143.494,46	R\$ 4.744,79
	Analista de Export e Import	1070	R\$ 4.048.467,62	R\$ 3.783,61
	Auxiliar de Serviços de Import e Export	1509	R\$ 4.160.016,68	R\$ 2.756,80
	Conferente de Carga e Descarga	1698	R\$ 4.780.617,18	R\$ 2.815,44
	Vigia Portuário	22	R\$ 71.205,04	R\$ 3.236,59
	Guarda Portuário	330	R\$ 3.127.096,48	R\$ 9.476,05
	Operador de Guindaste (Fixo)	97	R\$ 572.300,46	R\$ 5.900,00
	Estivador	6485	R\$ 23.932.090,69	R\$ 3.690,38
	Bloqueiro (Trabalhador Portuário)	17	R\$ 57.350,43	R\$ 3.373,55
	Trabalhador Portuário de Capatazia	257	R\$ 683.597,96	R\$ 2.659,91
Total		11726	R\$ 42.576.237,00	R\$ 3.630,93

Fonte: RAIS, 2019. Elaboração própria.

Com uma amostra de 11726 trabalhadores empregados e R\$ 42.576.237,00 levantados em um ano de massa salarial, percebe-se que o porto se apresenta como um mercado de trabalho considerável para a região (principalmente ao se considerar que essa amostra não representa a totalidade desses números).

Dentre os dados obtidos, deve-se dar destaque à classe dos estivadores, responsável por empregar 55,30% desses trabalhadores e por arrecadar 56,21% do montante salarial da amostra, resultando em uma média salarial de R\$ 3.630,93, aproximadamente 3,64 vezes acima do salário mínimo atual.¹⁷

Cabe, agora, determinar a relevância de tais dados para além do porto, estimando o impacto do trabalho portuário para a Baixada Santista.

A análise realizada a seguir fornece as informações referentes ao número de trabalhadores e a massa salarial levantada por todas as ocupações estudadas, fazendo-se o recorte por cada uma das cidades portuárias da região (Cubatão, Guarujá e Santos), o total referente a essas três e, por último, analisando a Baixada Santista como um todo.¹⁸ Todas as informações coletadas sobre o trabalho portuário são, então, comparadas com o total de trabalhadores empregados em profissões com carteira assinada (empregos formais).

¹⁷ O valor do salário mínimo desde o começo de 2019 é de R\$ 998,00.

¹⁸ As cidades que compõe a Baixada Santista são: Santos, Guarujá, Cubatão, São Vicente, Praia Grande, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe e Bertioga.

Tabela 2 – Massa salarial do trabalhador portuário em relação aos trabalhadores da baixada Santista¹⁹

Ano: 2017		Trabalhadores		Remuneração	
		Amostra de Dez Ocupações	Emprego Formal	Amostra de Dez Ocupações	Emprego Formal
Cidades Portuárias	Cubatão	225	26.402	R\$ 662.805,19	R\$ 116.734.558,52
	Guarujá	749	47.693	R\$ 2.697.905,45	R\$ 132.921.113,47
	Santos	10.570	173.018	R\$ 38.840.674,10	R\$ 535.307.846,35
	Total	11.544	247.113	R\$ 42.201.384,74	R\$ 784.963.518,34
Baixada Santista (Total)		11.726	372.218	R\$ 42.576.237,00	R\$ 1.071.146.943,88

Fonte: RAIS, 2019. Elaboração própria.

A tabela acima revela que os dados antes encontrados, parecem menos expressivos agora. O número de trabalhadores empregados no porto representa apenas 4,67% dos trabalhadores com carteira assinada na soma das três cidades portuárias; tal número ainda decresce para 3,15% ao se comparar com a Baixada Santista como um todo. Mesmo em relação à massa salarial levantada, os números não apresentam tanto impacto quanto o previsto, representando apenas 5,38% desse total na área das três cidades portuárias e meros 3,97% em uma comparação com toda a Baixada.

Entretanto, uma terceira comparação deve ser feita, relacionando-se as massas salariais da amostra dos trabalhadores portuários com a do total dos trabalhadores formais da região. Neste caso, pode-se observar que os salários daqueles que trabalham no porto são, em média, 15,08% maiores em relação ao restante dos trabalhadores com carteira assinada das três cidades que compõe o porto. Quando comparado com a região da Baixada Santista como um todo, essa percentual salta para 26,17%.

Esses dados revelam que o poder aquisitivo dessa categoria está acima da média da região, o que permite um maior consumo por parte desses trabalhadores. As despesas mais altas, em áreas que podem abranger da saúde ao lazer, tendem a ter um impacto positivo na economia da Baixada Santista, uma vez que as gastos tendem a se elevar juntamente com o padrão de vida²⁰ (Sen, 1986).

¹⁹ Observa-se que a divergência entre os totais dos trabalhadores portuários nas três cidades portuárias em relação ao resto da Baixada Santista se dá em conta daqueles que estão empregados no porto, mas que não vivem em nenhuma das três cidades analisadas (por exemplo: um funcionário do porto que mora em São Vicente e trabalha em Santos).

²⁰ O livro “The Standard of Living” (Amartya Sen, 1986) afirma que o padrão de vida não é um padrão determinado pela riqueza, apesar de ser influenciado, dentre outras coisas, pela dita riqueza. Portanto, uma vez que demais condições sejam mantidas (como, por exemplo, características do indivíduo e valores atribuídos pela sociedade), o aumento de capital recebido levará a um padrão de vida superior ao anterior. Portanto, no caso de um trabalhador que entre para o mercado de trabalho portuário, ganhando então mais do que ganhava anteriormente em outra área, sua tendência será realizar gastos mais altos do que antes.

3. Perfil do Trabalhador Portuário Formal na Baixada Santista no Último Trimestre

O tópico acima evidencia a importância do trabalhador portuário para a dinâmica da economia na região. Agora parte-se para uma análise mais minuciosa sobre as características desses trabalhadores. Vale acrescentar que a importância de se traçar o perfil dos trabalhadores do porto ou de qualquer outra área, pode auxiliar na criação de melhores oportunidades de emprego, possibilitando a criação de vagas específicas para atrair o tipo de trabalhador desejado. Salienta-se também que a melhor adesão do funcionário com sua ocupação garante a maior duração de seu contrato, evitando os malefícios causados pela alta rotatividade no mercado de trabalho para a eficiência das empresas.²¹

Buscando fazer um estudo com os dados mais atualizados, utiliza-se agora outra base de dados, o CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), cujos dados mais recentes datam de maio de 2019, tratando não agora do total de trabalhadores, mas sim de sua movimentação no mercado de trabalho (admissões e desligamentos).

Assim, ainda se baseando na amostragem de dez ocupações anterior, foi possível realizar quatro análises distintas, sendo os enfoques: ocupação, gênero, faixa etária e grau de escolaridade.

3.1. Análise por Ocupação

Os dados seguintes demonstram os comportamentos específicos do mercado de trabalho das dez profissões selecionadas (individualmente e como um todo). Como pode ser aqui observado (não só nessa análise, mas também nas três que virão a seguir), a situação segue piorando com o passar dos meses. O número de contratações pouco varia, decrescendo constantemente, porém não de maneira muito expressiva (caindo de 127 para 121, chegando a 115 admissões no último mês analisado); entretanto, o número de desligamentos cresce vertiginosamente (subindo de 109 para 149, tendo um salto ainda maior em maio, chegando a 269 demissões). Ao analisar o mês de maio isoladamente, fica claro que o referido mês é o maior responsável pelos saldos negativos dos últimos três meses, onde sete das dez ocupações estudadas, apenas três tem saldo positivo (vigia portuário, trabalhador portuário de capatazia e analista de importação e exportação), mas com contratações visivelmente baixos (zero, um e dois, respectivamente).

Tais números tiveram grande impacto no saldo final do trimestre analisado, com 164 demissões a mais que contratações. A única profissão que fugiu expressivamente do padrão foi a dos estivadores, com um saldo positivo final de 29.

Por fim, deve-se dar um destaque especial, por motivos negativos, para os conferentes de carga e descarga, que tiveram um saldo negativo nos três meses individuais analisados, chegando a -75, com 154 demissões (29,22% das demissões do trimestre).

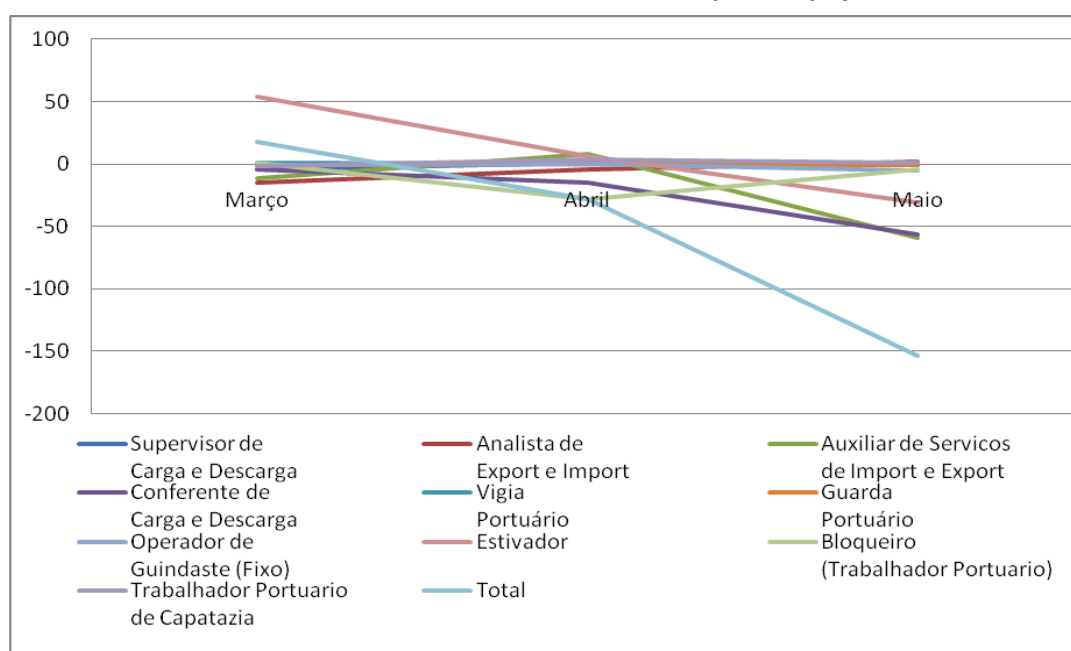
²¹ Tais malefícios incluem: custo de admissão e contratação, perda de produtividade, necessidade de realização de novos treinamentos, baixa produtividade inicial do novo contratado, pagamento de horas extras pela ausência do empregado desligado, custo da falta da mão de obra nos processos e atrasos nos prazos e dificuldades no cumprimento das metas.

Tabela 3 – Movimentação de Trabalhadores na Baixada Santista por Ocupação

Amostra de Dez Ocupações Portuárias	Março			Abril			Maio			Trimestre		
	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo
Supervisor de Carga e Descarga	2	6	-4	2	1	1	2	3	-1	6	10	-4
Analista de Export e Import	9	24	-15	28	32	-4	21	19	2	58	75	-17
Auxiliar de Serviços de Import e Export	23	34	-11	37	29	8	35	94	-59	95	157	-62
Conferente de Carga e Descarga	30	34	-4	28	43	-15	21	77	-56	79	154	-75
Vigia Portuário	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Guarda Portuário	0	1	-1	0	0	0	0	1	-1	0	2	-2
Operador de Guindaste (Fixo)	0	1	-1	1	1	0	0	5	-5	1	7	-6
Estivador	60	6	54	18	12	6	35	66	-31	113	84	29
Bloqueiro (Trabalhador Portuario)	2	1	1	1	29	-28	0	4	-4	3	34	-31
Trabalhador Portuario de Capatazia	0	2	-2	6	2	4	1	0	1	7	4	3
Total	127	109	18	121	149	-28	115	269	-154	363	527	-164

Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

Gráfico 1 – Saldo Trimestral de Trabalhadores por Ocupação



Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

3.2. Análise por Gênero

Agora com a segunda análise, fazendo-se o recorte por gênero, é possível observar duas realidades distintas. Como era de se esperar em um mercado de trabalho tipicamente masculino, os homens representam 81,35% das movimentações do trimestre, enquanto as mulheres representam apenas 18,65%.

Entretanto, a maior presença do gênero masculino não significa algo positivo para eles. Afinal, os homens apresentam 57,65% mais demissões do que contratações, enquanto as mulheres apresentam 2,44% na mesma relação.

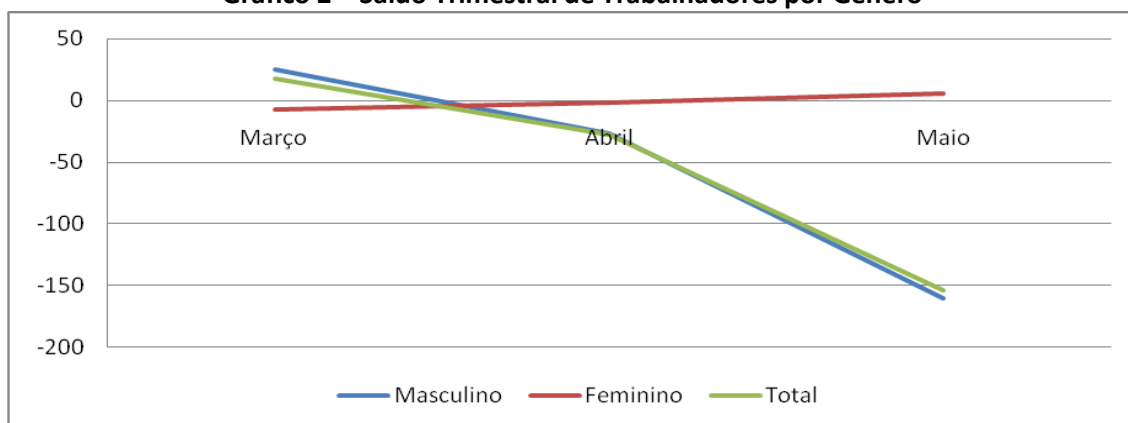
A situação feminina se revela tão atípica dentro do porto que, com o passar dos meses, o seu saldo de trabalhadores foi melhorando, subindo de -7 para -1, atingindo 6 no final da análise (justamente no mês menos favorável, maio). No mesmo período, o saldo de trabalhadores masculinos caiu de 25 para -27, chegando à marca de -160 no final do trimestre.

Tabela 4 – Movimentação de Trabalhadores na Baixada Santista por Gênero

Gênero	Março			Abril			Maio			Trimestre		
	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo
Masculino	105	80	25	92	119	-27	84	244	-160	281	443	-162
Feminino	22	29	-7	29	30	-1	31	25	6	82	84	-2
Total	127	109	18	121	149	-28	115	269	-154	363	527	-164

Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

Gráfico 2 – Saldo Trimestral de Trabalhadores por Gênero



Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

3.3. Análise por Faixa Etária

Em relação à análise por faixa etária, verifica-se a continuidade da piora geral do mercado de trabalho com o passar dos meses. Entretanto, deve-se dar destaque a alguns pontos bem distintos.

No caso dos jovens, daqueles que estão na faixa dos 18 aos 24 anos de idade, a situação parece ser bastante favorável. Sendo maio o único mês com saldo negativo (com um saldo notadamente pouco expressivo, com apenas três demissões a mais que contratações), o saldo positivo final de 17 é um bom indicador para esses trabalhadores.

O mesmo comportamento não pode ser visto nas faixas etárias superiores, principalmente naquela cujos trabalhadores têm de 30 a 39 anos. Nesse caso, o saldo negativo de 89 apresenta 194 demissões no período total analisado, representando 36,81% das demissões do trimestre.

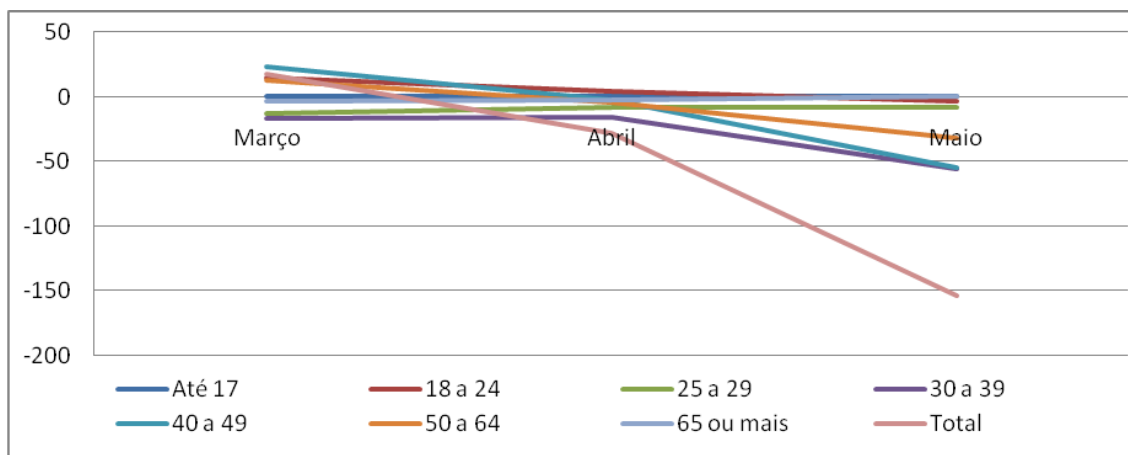
A má situação desses trabalhadores, em específico, parece ainda mais grave ao ser comparada com a faixa etária seguinte, isto é, de 40 a 49 anos de idade. Seus saldos negativos em maio são similares (-56 para os primeiros e -55 para os últimos), porém, ao se analisar o trimestre como um todo, pode-se observar que houve 38,46% mais demissões do que contratações no caso da faixa superior; no caso dos que estão entre 30 e 39 anos, a relação foi ainda mais desproporcional, chegando a 84,76% mais desligamentos do que admissões.

Tabela 5 – Movimentação de Trabalhadores na Baixada Santista por Faixa Etária

Faixa Etária	Março			Abril			Maio			Trimestre		
	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo
Até 17	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0
18 a 24	29	14	15	20	15	5	19	22	-3	68	51	17
25 a 29	13	26	-13	23	31	-8	22	30	-8	58	87	-29
30 a 39	24	41	-17	44	60	-16	37	93	-56	105	194	-89
40 a 49	39	16	23	24	27	-3	28	83	-55	91	126	-35
50 a 64	22	9	13	9	13	-4	8	40	-32	39	62	-23
65 ou mais	0	3	-3	0	2	-2	1	1	0	1	6	-5
Total	127	109	18	121	149	-28	115	269	-154	363	527	-164

Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

Gráfico 3 – Saldo Trimestral de Trabalhadores por Faixa Etária



Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

3.4. Análise por Grau de Escolaridade

Ao se fazer a análise por grau de escolaridade, percebe-se que todas as faixas apresentam um saldo desfavorável ao final do trimestre, com os mais positivos não passando de 1, sendo esses últimos justamente alguns dos grupos com menor movimentação de mão de obra.

Focando nos grupos mais movimentados, sendo eles o superior completo (representando 24,27% das movimentações do trimestre) e o médio completo (o que mais apresenta movimentações, representando 55,51% do total trimestral), nota-se, além dos saldos negativos, relações um tanto quanto distintas sobre admissões e desligamentos. No

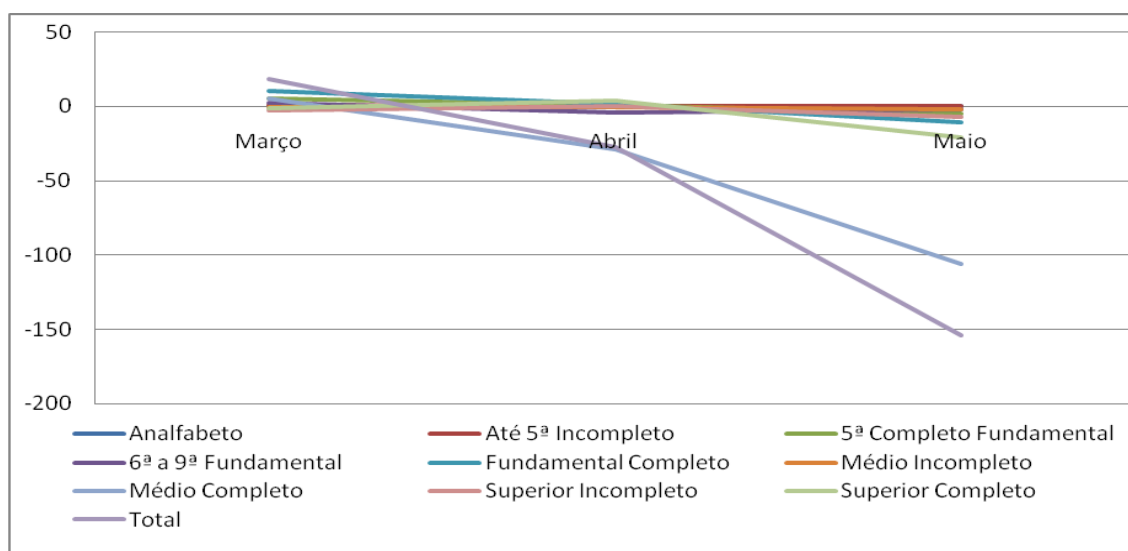
caso dos trabalhadores com ensino superior completo, houve 18,18% mais demissões do que contratações; no caso dos trabalhadores com apenas o ensino médio completo, a mesma relação é 71,43%, contando com o agravante de representar, sozinho, 59,20% das demissões desse período.

Tabela 6 – Movimentação de Trabalhadores na Baixada Santista por Grau de Escolaridade

Grau de Escolaridade	Março			Abril			Maio			Trimestre		
	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo	Admit	Deslig	Saldo
Analfabeto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Até 5ª Incompleto	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
5ª Completo Fundamental	7	2	5	1	0	1	0	5	-5	8	7	1
6ª a 9ª Fundamental	4	2	2	0	4	-4	1	3	-2	5	9	-4
Fundamental Completo	13	3	10	9	8	1	7	18	-11	29	29	0
Médio Incompleto	4	5	-1	1	2	-1	6	8	-2	11	15	-4
Médio Completo	64	59	5	62	91	-29	56	162	-106	182	312	-130
Superior Incompleto	6	9	-3	12	12	0	10	17	-7	28	38	-10
Superior Completo	28	29	-1	36	32	4	35	56	-21	99	117	-18
Total	127	109	18	121	149	-28	115	269	-154	363	527	-164

Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

Gráfico 4 – Saldo Trimestral de Trabalhadores por Grau de Escolaridade



Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

3.4.1. Análise dos Possíveis Efeitos da Automação sobre o Trabalho Portuário

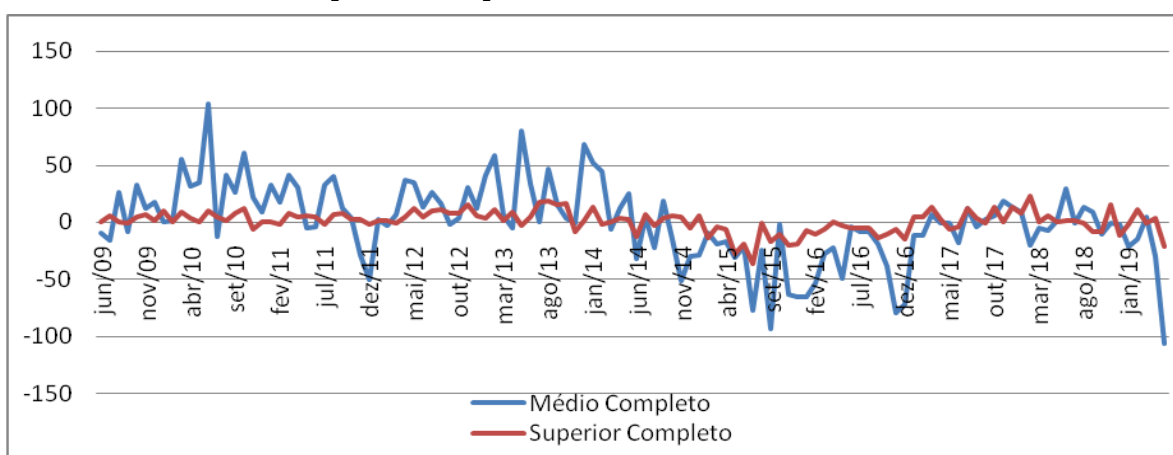
Aprofundando-se a análise por grau de escolaridade, busca-se agora tentar mensurar possíveis impactos causados pela crescente automação. Para isso, adota-se a metodologia da última pesquisa com duas diferenças, sendo elas o horizonte temporal, contando agora com dados que correspondem de junho de 2009 até maio de 2019 (ou seja, um período de dez anos), e as faixas de grau de instrução, limitadas agora a ensino médio completo (menos qualificada) e ensino superior completo (mais qualificada), uma vez que se mostraram como as mais expressivas no último caso.

Como resultado, pode-se observar dois comportamentos distintos. Os trabalhadores com o ensino superior apresentam um comportamento relativamente constante durante o período analisado, contando com aumentos tímidos, porém recorrentes, em suas contratações. Mesmo sofrendo com saldos negativos em momentos economicamente menos estáveis, como é o caso do ano de 2015, esse grupo apresenta certa estabilidade no mercado de trabalho, provavelmente em virtude de sua qualificação.

Os trabalhadores com apenas ensino médio completo, por sua vez, apresentam picos de contratações em determinados momentos, como em períodos de 2010 e 2013, pela necessidade de quantidade de trabalhadores sem muita especialização, provavelmente para trabalhos mais manuais. Entretanto, no período compreendido entre junho de 2014 (que representa exatamente o meio do horizonte temporal analisado) até maio de 2019 (final do horizonte temporal), o saldo desses trabalhadores é notadamente negativo, contando com raros saldos positivos e grandes quantidades de demissões em relação a contratações.

Deve-se salientar que os índices negativos, citados acima, tiveram início um ano após a promulgação da já citada Lei dos Portos de 2013. Portanto, suas medidas em prol da modernização podem ter começado a surtir efeito após essa passagem de aproximadamente doze meses, tornando redundantes funções mais manuais enquanto promove ocupações mais bem qualificadas.

Gráfico 5 - Saldo de Trabalhadores Portuários com Ensino Médio Completo e Ensino Superior Completo nos Últimos Dez Anos



Fonte: CAGED, 2019. Elaboração própria.

Considerações Finais

Nas atuais configurações do mercado, complexo e globalizado, a automação se mostra como um caminho natural para que os portos se mantenham, direta e indiretamente, relevantes em termos de geração de emprego, trabalho e renda.

Entretanto, conforme demonstrado, trabalhadores menos qualificados estão enfrentando mais dificuldades para se manter em ocupações portuárias, sendo, parte disso,

causada pela própria automação. Acrescenta-se a esta insegurança o efeito negativo – possivelmente transitório – da Reforma Trabalhista, bem como, as crises que o país tem passado nos últimos anos.

Contudo, a exemplo do Porto de Cingapura, a Lei dos Portos pode contribuir para minimizar esses efeitos, já que tem como objetivo atrair recursos para novos investimentos e propiciar diretamente o desenvolvimento de outros setores da economia, gerando, dessa forma, novas oportunidades de emprego, trabalho e renda para os profissionais que são afetados diretamente por essas transformações.

Referências

- DIEESE, Perfil dos Trabalhadores nos Portos do Brasil – Brasília, 2015.
- <https://www.bloomberg.com.br/blog/maior-porto-da-america-latina-nao-pode-receber-grandes-navios/>
- Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013.
- Secretaria de Portos da Presidência da República SEP/PR, Cenário da implantação das medidas decorrentes da Lei nº12.815/2013 - Arco Norte, Brasília – DF, 29AGO2013.
- Dieese - Programa de Investimento em Logística: Portos - Nota Técnica Número 119 – fevereiro 2013.
- Decreto Nº 1.574, de 31 de julho de 1995.
- <https://shippingwatch.com/Ports/article8353450.ece>
- <https://www.fecomercio.com.br/noticia/maior-no-comercio-rotatividade-de-funcionarios-prejudica-os-negocios>
- Dias, Júlio Cesar de Sousa – Gestão e operação portuária: experiência em Cingapura. Brasília: Editora ANTAQ, 2013.
- Dimensões Críticas da Reforma Trabalhista no Brasil – José Dari Krein, Denis Maracci Gimenez, Anselmo Luis dos Santos (organizadores) – Unicamp, 2018.
- <https://blogdoibre.fgv.br/posts/estagnacao-da-productividade-em-2018>
- Tanner Lectures in Human Values: The Standard of Living – Amartya Sen – Cambridge University Press – 1986.