REGINA DE FREITAS GOMES MOURA

RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS–SP

MESTRADO EM GESTÃO DE NEGÓCIOS

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SANTOS

SANTOS - 2006

REGINA DE FREITAS GOMES MOURA

RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS–SP

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Universidade Católica de Santos como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios, sob orientação da Profª Drª Soraia Maria Socorro Carlos Vidal.

SANTOS/SP

2006

M.929r Moura, Regina de Freitas Gomes Moura
Responsabilidade Social Empresarial no Complexo Portuário de Santos – S.P. / Regina de Freitas Gomes Moura – Santos:

[s.n.], 2006.

106 f.; 30 cm. (Dissertação de Mestrado – Universidade Católica de Santos, Programa de Mestrado em Gestão de Negócios)

I. Moura, Regina de Freitas Gomes Moura II. Título

CDU 656.615(043.3)

REGINA DE FREITAS GOMES MOURA

RESPONSABILIDADE SOCIAL EMPRESARIAL NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE SANTOS-SP

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Universidade Católica de Santos como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios, sob orientação da Profª Drª Soraia Maria Socorro Carlos Vidal.

Banca Examinadora

_____/___/___
Data

_____/___/___
Data

_____/___/___
Data

Santos - 2006

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha filha Maria Beatriz que, com o seu nascimento, me fez sentir a pessoa mais feliz do mundo e, a partir de então, encheu de luz o meu viver.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que contribuíram para a conclusão deste trabalho, em especial minha orientadora a professora Soraia Maria Socorro Carlos Vidal, por toda a dedicação apresentada durante o desenvolvimento deste trabalho.

A todos os colegas de curso, pelo relacionamento e troca de experiências, mas em especial a Tânia Maria Correa por sempre estar presente em todos os momentos decisivos desta jornada.

Ao melhor amigo que uma pessoa pode ter em sua vida, meu querido irmão Nivaldo.

E, principalmente ao meu marido, José Avelino, pelo seu empenho, companheirismo e compreensão que possibilitaram a conclusão desta etapa de nossas vidas.

.

RESUMO

As empresas têm ampliado as suas participações na sociedade onde estão inseridas e ao mesmo tempo, o contexto econômico globalizado atual contribui para uma rápida e profunda transformação nos valores empresariais. Paulatinamente, a filantropia empresarial é substituída pela Responsabilidade Social das Empresas, incrementando a prática da Cidadania Corporativa e exigindo, por parte de seus praticantes, gerenciamento e principalmente profissionalização. Constitui a temática central deste trabalho investigar os motivos que levaram a essa conscientização social por parte dos empresários, ressaltar a importância da discussão sobre a redefinição dos papéis das empresas, do Estado e a comunidade como um todo, principalmente na tentativa de criar um ambiente social viável às populações do entorno dos grandes conglomerados empresariais. No caso específico, a nossa reflexão recai sobre os agentes sociais atuantes na reformulação da atividade econômica do Porto de Santos a partir da implantação da Lei 8630, conhecida como a “Lei de Modernização Portuária”, focando a prática de políticas compensatórias ao custo da “hospedagem“ do maior porto da América Latina.

ABSTRACT

The companies have increased their participation in the societies where they are located and, the same time, the current globalized economic context has contributed for a fast and deep transformation of the entrepreneurs'values. Litle by litle, the companies'philanthropy has been replaced with de Companies'Social Responsibility , so strenghtening the practice of the Corporate Citizenship and also demanding from its participants good managerial skills and, mainly, profissionalization. The central objectives of this work consist in investigate the reasons which have led to the current entrepreneurs'social awareness, point out the importance of the debate about the redefinition of the role of the companies, the State and the comunity as a whole, mainly in the process of trying to create a social environment which can be viable for the populations surrounding the big conglomerates. Specifically in this case, our reflections are about social agents participating in the restructuring of the economic activity of the Port of Santos as of the passing of the Law # 8630, know as the "Law of the Modernization of the Ports", focusing on the practice of compensation policies to the cost of the "hosting" of the biggest harbor in Latin America.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Movimentação Geral no Porto de Santos.....50

QUADRO 2: Atuação dos Operadores Portuários no Porto de Santos 52

QUADRO 3: Arrendamentos no Porto de Santos 55

QUADRO 4: Programa de Arrendamentos e Parcerias 57

QUADRO 5: Trabalhadores no Porto de Santos 59

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Conhecimento sobre os problemas da comunidade 78

TABELA 2: Canais permanentes de comunicação 78

TABELA 3: A comunidade nas decisões estratégicas da empresa 80

TABELA 4: Indicadores de Desempenho das Ações Sociais 80

TABELA 5: Ações Sociais em Parceria 83

TABELA 6: Utilização de Incentivos Fiscais 84

TABELA 7: Emprego de Mão-de-Obra em parcerias.....84

TABELA 8: Colaboração de Bens Materiais ou Financeiros 85

TABELA 9: Participação em Campanhas Sociais e de Cidadania 87

TABELA 10: Programas de Voluntariado 87

LISTA DE ABREVIATURAS

ADCE	Associação dos Dirigentes Cristãos de Empresas
ADVB	Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil
CAP	Conselho da Autoridade Portuária
COPERSUCAR	Cooperativa de Produtores de Cana-de-Açucar, Açúcar e Álcool do Estado de São Paulo
CTC	Centro de Tecnologia Canavieira
CODESP	Companhia Docas do Estado de São Paulo
ECO 92	Conferência das Nações Unidas sobre o Meio-Ambiente
FERRONORTE	Concessionária Ferroviária Norte Brasil Ferrovias
GIFE	Grupo de Institutos, Fundações e Empresas
IBASE	Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
ONG's	Organizações Não-Governamentais
PIB	Produto Interno Bruto
PNBE	Pensamento Nacional das Bases Empresariais
PROAPS	Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos
SOPESP	Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
SINAP	Simpósio Internacional de Gestão de Negócios em Ambientes Portuários
TEAG	Terminal de Açúcar do Guarujá
TEAÇU 2	Terminal de Açúcar 2
TECON	Terminal de Contêineres de Santos
TEFER	Terminal de Fertilizantes de Conceiçãozinha
TGG	Terminal de Granéis do Guarujá
THC	Terminal Handling Charge
WBCSD	Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 12

CAPÍTULO 1
INTRODUZINDO A DISCUSSÃO SOBRE A RESPONSABILIDADE SOCIAL NO PORTO DE SANTOS 18

CAPÍTULO 2
O PROCESSO DA PESQUISA 38

CAPÍTULO 3
PORTO DE SANTOS – EM FOCO OS NOVOS AGENTES SOCIAIS: OS OPERADORES PORTUÁRIOS 43
3.1 UM POUCO DE HISTÓRIA SOBRE O PORTO DE SANTOS 43
3.2 CONFIGURAÇÃO ATUAL DO PORTO DE SANTOS 48
3.3 OS IMPACTOS DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO PARA O RELACIONAMENTO ENTRE OS PORTOS E AS CIDADES PORTUÁRIAS 58
3.4 A INICIATIVA PRIVADA NO PORTO DE SANTOS 60
3.4.1 As grandes empresas multinacionais 62
3.4.1.1 CARGILL 62
3.4.1.2 BUNGE BRASIL 64
3.4.1.3 ADM WORLD 66
3.4.2 As grandes empresas nacionais 68
3.4.2.1 GRUPO VOTORANTIM 68
3.4.2.2 CARAMURU ALIMENTOS 69
3.4.2.3 GRUPO RODRIMAR 71
3.4.2.4 TERMINAL 37 / LIBRA 72
3.4.2.5 SANTOS BRASIL 72
3.4.3 As grandes empresas do setor de açúcar e álcool 73
3.4.3.1 COPERSUCAR 73
3.4.3.2 TEAÇU ARMAZÉNS GERAIS 74
3.4.3.3 COSAN 75

CAPÍTULO 4
O EXERCÍCIO DA RESPONSABILIDADE SOCIAL NO PORTO DE SANTOS 77

CONSIDERAÇÕES FINAIS 88

BIBLIOGRAFIA 95

APÊNDICE 103

INTRODUÇÃO

A globalização econômica imprimiu novas formas de organização nos portos. A troca comercial entre países e a competição acirrada por mercados exigiram que os portos se tornassem mais ágeis, competitivos e apresentassem custos menores.

Para que os portos, dentro da lógica dominante da competitividade, pudessem apresentar fatores de diferenciação em relação aos seus concorrentes, foram necessárias reformulações que objetivavam principalmente uma diminuição de custos operacionais, com ganhos de produtividade. Assim, a eficácia do porto depende muito mais dos ganhos de escala atingidos mediante um alto grau de mecanização, ou tecnologia, e, portanto, com pouco uso de mão-de-obra. O emprego de mão-de-obra intensiva foi substituído pela mecanização, ou automatização, da operação portuária, com mudanças nos métodos de manuseio das cargas, como por exemplo, por meio do fenômeno da "conteinirizacao", ou seja, uma radical alteração no padrão de armazenamento das mercadorias dentro dos navios.

Alguns autores colocam o processo de conteinirização como fundamental para o investimento maciço em equipamento fixo. No caso brasileiro em particular, a dificuldade do Estado em financiar esses investimentos termina por exigir novos financiadores do processo. Tal fato também foi observado em portos de outros países, como por exemplo, Inglaterra e Itália.

Esses agentes se caracterizam por grupos econômicos detentores do capital financeiro necessário aos grandes investimentos em capital fixo.

Podemos dizer que a Baixada Santista “sentiu”, sob diversas formas, o impacto da privatização da operação portuária com a redução inicial da mão-de-obra empregada, a queda do consumo no comércio local por parte dos trabalhadores que perderam seus empregos ou sofreram uma redução de ganhos salariais, a transformação da relação sindical, o recrutamento dos avulsos pela mediação do OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra -, a importância estratégica do OGMO para os trabalhadores e principalmente a entrada de grandes grupos econômicos (os operadores portuários) no dia-a-dia das discussões locais sobre desenvolvimento regional.

A Lei nº 8630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, ratificou a introdução desses novos agentes econômicos no complexo Sistema Portuário Brasileiro. Em relação a esses novos agentes participantes na atividade econômica regional, destacamos a vertente privada do processo – os Operadores Portuários. Um dos desdobramentos da chamada “lei de modernização portuária” fortaleceu a atuação do capital privado na exploração dos serviços portuários.

A instalação de um porto faz com que as cidades assumam custos econômicos (imobilização de capitais fixos em terrenos e equipamentos portuários) e impactos ambientais (tráfego, poluição de diversas formas etc.). No porto estudado, esses custos e impactos, no passado, muitas vezes eram “amenizados”, pois existia uma contrapartida importante para a Região da Baixada Santista, representada pelo emprego de mão-de-obra local nas atividades portuárias e pelo conseqüente encadeamento financeiro gerado pela aplicação desses ganhos na própria localidade.

No caso do Porto de Santos, constata-se que as mudanças implementadas no complexo portuário têm fortalecido o processo de afastamento

porto-cidade, materializado no fechamento de postos de trabalho ou redução de horas trabalhadas (caso dos avulsos), decorrentes da automatização, no arrefecimento de atividades e serviços associados ao porto (armazéns de estocagem, oficinas reparadoras de navios, armazéns de secos e molhados etc.) e, também, na inexistência de uma política compensatória ou reparadora de tais perdas.

Parte dos problemas identificados poderia ser minimizada a partir da adoção de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, dentro de uma nova lógica de interação entre porto e território, tema tratado nesta proposta de pesquisa.

A oportunidade do estudo recai no fato de que a nova gestão empresarial tem resultado em um redimensionamento da empresa privada em relação à sociedade. As empresas são membros atuantes e determinantes de transformações na sociedade onde estão presentes.

Considerando o contexto em que as empresas privadas, em nível mundial, estão ampliando e rediscutindo seu papel como transformadoras da sociedade e com a promulgação da Lei nº 8630/93, que permitiu a entrada de grandes grupos econômicos em nossa região, torna-se importante conhecer quais são as práticas de Responsabilidade Social que estão sendo desenvolvidas por esses agentes para entender como estes podem contribuir para amenizar o afastamento Porto-Cidade.

A proposta da pesquisa possibilitará conhecer as ações que possam estar sendo desenvolvidas por esses grandes grupos empresariais, ampliando-se as opções para a discussão dos impactos das mesmas na região.

Se fizermos uma retrospectiva sob o espectro das empresas atuantes na cidade de Santos antes e depois da Lei nº 8630/93, verificaremos a mudança do

perfil das mesmas. Como o próprio processo de modernização dos portos exigiu um grande investimento em capital fixo, as empresas que se tornaram capacitadas a participarem desse sistema necessariamente apresentam uma configuração de grande poderio econômico. Essa entrada de capital privado pode também representar um ingresso de práticas empresariais importantes para o desenvolvimento da região, das quais daremos destaque para aquelas associadas com a ampliação do papel social desempenhado pelas empresas.

Como esse novo poder econômico, associado a práticas empresarias alinhadas com o conceito da Responsabilidade Social, é importante para a sociedade santista, em geral, conhecer o que já vem sendo realizado por essas empresas sob essa ótica.

Considerar que as possíveis práticas que já venham sendo realizadas sejam suficientes para melhorar a qualidade de vida da região seria imprudente. Porém, parcerias só podem existir a partir do momento em que existam objetivos comuns e divisão de responsabilidades. Um passo inicial para a criação dessas parcerias efetivas pode ser dado a partir do conhecimento sobre o que já é, ou está sendo, realizado.

Portanto, a pesquisa pode levantar um novo olhar sobre a entrada dessas empresas na região e uma possibilidade de agregar *know-how* nas ações que já estão estabelecidas.

A pesquisa pretende levantar as ações de Responsabilidade Social executadas pelos grupos empresariais instalados no Porto de Santos e, com isso, poderá servir de referência e inspiração para a formação de novas parcerias entre a iniciativa privada e a sociedade civil ou prefeituras locais.

Por conseguinte, a pesquisa torna-se importante na medida em que acrescenta a discussão da Responsabilidade Social Empresarial na mesa de negociação entre os poderes locais estabelecidos (Sindicatos, CODESP Companhia Docas do Estado de São Paulo, Prefeituras, Trabalhadores, Comunidade) e os operadores portuários.

O trabalho está dividido em cinco capítulos. No capítulo 1 foi realizada uma explanação sobre a Responsabilidade Social das Empresas. Para tanto, inicia-se a discussão fazendo uma contextualização da Responsabilidade Social das Empresas sob o ponto de vista econômico e político seguido pela aplicação do conceito nas práticas empresariais atuais. O capítulo foi encerrado partindo-se do pressuposto que as empresas privadas, atuantes no Porto de Santos após a Lei nº 8630/93, estão, pois, alinhadas com a construção do conceito da Responsabilidade Social das Empresas.

O capítulo dois descreve a metodologia da pesquisa, estabelece seu universo e a amostra escolhida para a aplicação no campo. Neste capítulo foram mencionadas todas as etapas necessárias à conclusão do estudo.

No capítulo seguinte, o foco de atuação é o Complexo Portuário Santista. Partindo-se de uma retrospectiva histórica do Porto até a sua configuração atual, espera-se ter demonstrado que o paradigma da organização Pública foi maciçamente substituído pelas empresas do capital privado. O capítulo pretende demonstrar quais foram os impactos para a região do processo de privatização do maior porto da América Latina e quais são os grupos empresariais que se instalaram na região.

Logo a seguir, tem-se o resultado efetivo da pesquisa junto aos Operadores Portuários de Santos e as considerações finais do trabalho. A bibliografia constitui o elemento pós-textual da estrutura desta dissertação.

CAPÍTULO 1

INTRODUZINDO A DISCUSSÃO SOBRE A RESPONSABILIDADE SOCIAL NO PORTO DE SANTOS

O século XX foi marcado por várias transformações em diversas escalas: política, econômica, social etc. A globalização da economia, o avanço da tecnologia em diversas áreas e nas comunicações em particular, constituem fatores que moldaram o comportamento da sociedade ao longo do século, durante o qual, diversos países, inclusive os menos desenvolvidos, adotaram o modelo econômico neoliberal. Nesse modelo, o papel desempenhado pelo Estado é transformado. Destitui-se a figura do *Welfare State* (Estado Providência ou Estado do Bem-Estar) que vigorou de 1930 até 1960, o qual paulatinamente vai cedendo espaço ao Mercado.

A evolução e aplicação por parte das empresas das práticas de Responsabilidade Social estão ligadas à evolução da sociedade industrial, principalmente ao período conhecido como Pós-Industrial. Essa ligação pode ser observada ou "forçada" a partir de alguns preceitos em evidência nos dias atuais, como a ética aplicada aos negócios, a preferência dos investidores institucionais em empresas "cidadãs", a valorização da marca a partir da imagem de empresa socialmente responsável e a preferência ou consciência dos consumidores em suas escolhas diárias. Na sociedade pós-industrial a empresa não sobrevive isoladamente, ela faz parte de um sistema de relações e interesses.

A Responsabilidade Social das Empresas é um tema bastante amplo, tendo sido debatido já há algum tempo em diversos fóruns como os acadêmicos,

empresariais e os da sociedade civil; porém, apresenta-se em processo de aperfeiçoamento e discussão do conceito em si e sua prática nos meios competentes. Essa discussão remonta ao papel desempenhado pelas empresas em um contexto ampliado que é a sociedade.

As revolucionárias tecnologias, principalmente na área da comunicação, contribuem para uma transformação rápida e profunda nos valores empresariais, a saber: preservação do meio-ambiente, valorização dos direitos humanos, ética nos negócios, desenvolvimento sustentável, entre outros.

Aliado ao desenvolvimento tecnológico também é claro que a atividade empresarial é responsável pelo incremento nas taxas de investimento nos países. A partir de políticas justas, a empresa é teoricamente capaz de melhorar a distribuição de riqueza mediante o pagamento de seus funcionários, a distribuição de lucros e o treinamento adequado. Segundo Lima (1980):

> A empresa "vive" uma tríplice realidade. Inicialmente, é uma realidade econômica, uma vez que visa produzir algo ou prestar um serviço e obter retorno ao investimento feito. Porém, mesmo a empresa sendo destinada à produção e troca de bens, ela nasce de uma iniciativa do homem para atender às expectativas de outros homens. Desse modo, a organização torna-se produtiva pelas ações das pessoas. Por isso, diz-se que ela é também uma realidade humana, que não se resume nos estoques acumulados nem nos lucros contabilizados. A empresa consiste formalmente num complexo de atos humanos que se realizam conforme a vontade e a iniciativa dos indivíduos. Essa é a terceira realidade, a social, que precisa corresponder a uma série de responsabilidades às quais está associada. Entre essas responsabilidades estão a preservação do meio ambiente, a qualidade intrínseca de seus produtos e as conseqüência de sua utilização, o padrão dos serviços prestados e os efeitos de sua atividade sobre o bem-estar da comunidade (LIMA, 1980, p. 36).

Portanto, é a conscientização por parte das empresas de que elas também são responsáveis em melhorar o bem-estar social nas comunidades onde estão inseridas, contribuindo em parceria com o papel desempenhado pelo Estado e

outros membros da sociedade civil, que ajuda a conduzi-las para a prática efetiva da Responsabilidade Social.

As empresas necessariamente realizam operações e trocas com diversos atores da sociedade. Se considerarmos sinteticamente as ações realizadas pelas empresas como compra de matéria-prima, transformação da mesma em produtos acabados e posterior venda dos mesmos, verificaremos diversos atores envolvidos: fornecedores, funcionários, clientes, governo etc.

Podemos partir do conceito que a empresa não se encontra isolada em suas ações e conseqüentemente recebe informações e tem interação com os seus diversos interlocutores para a concretização de seus objetivos. Para Oliveira (2002):

> Com base nessas constatações, percebe-se que a empresa é uma realidade pluridimensional, composta de seres humanos reunidos em uma entidade maior, a sociedade. Tanto os propósitos desta quanto os pessoais dos membros das organizações vão além dos objetivos empresariais particulares. Daí a afirmação de que a empresa tem responsabilidades que transcendem o modelo tradicional (o lucro) e se firmam no campo social (OLIVEIRA, 2002, p. 202).

A sociedade pode ser definida de uma forma bem simples como um conjunto de pessoas com interesses e objetivos diversos. Normalmente, na linguagem empresarial, os atores com os quais as empresas se relacionam são chamados de *stakeholders*, que são os parceiros com os quais a organização tem algum relacionamento, seja comercial, financeiro ou até mesmo social.

O contexto no qual a empresa realiza sua rede de trocas é bastante ampliado e as ações que as organizações realizam certamente geram impactos sobre a comunidade onde a mesma está inserida; em uma relação de retorno, também sofre influências, as mais diversas, dessa mesma comunidade.

Como em qualquer relacionamento de troca, as partes envolvidas exigem que seus objetivos sejam alcançados. Como as empresas constantemente, mesmo em suas ações mais operacionais, estão realizando uma troca com o meio, esse meio também apresenta anseios que são externados das mais diversas formas. Por isso, diz-se que a empresa tem uma responsabilidade com os seus diversos públicos de relacionamento, os *stakeholders*, pois ela pode ser responsável por benefícios para diversos atores sociais (funcionários, comunidade, poder público, clientes), como também ela extrai recursos físicos, financeiros e humanos indispensáveis à sua existência e ao seu funcionamento.

Certamente, a nova gestão empresarial tem resultado em um ampliado relacionamento da empresa com a sociedade. A importância é cada vez maior da definição clara dos *stakeholders* nas organizações e sua participação no Planejamento Estratégico das empresas como uma grande vantagem competitiva.

> De alguns anos para cá, tem-se notado em ritmo promissor uma crescente consciência de que a empresa pode e deve assumir dentro da sociedade um papel mais amplo, transcendente ao de sua vocação básica geradora de riquezas. E a resposta a essa crescente demanda da sociedade pode estar associada não só a motivos de obrigação social, mas também a sugestões de natureza estratégica (MARTINELLI, 1997, p. 81).

Graças a este forte relacionamento intrínseco às suas próprias atividades com a sociedade de uma maneira geral, as empresas são alvo de várias transformações em ambos os sentidos. As mudanças nas duas últimas décadas na gestão empresarial envolvem uma redefinição de papéis, tanto das empresas, das ONG's, da sociedade civil e do governo em suas diversas esferas, também na tentativa de suprir a crise orçamentária do Estado e fortalecer a marca das organizações em um mundo empresarial cada vez mais competitivo. As experiências

das instituições privadas, da comunidade, do Estado e suas possíveis conexões, podendo gerar conhecimentos, ações e cidadania, formam um tema bastante discutido e presente nas decisões estratégicas das organizações modernas.

Praticar a Responsabilidade Social necessariamente deve envolver um comportamento ético em relação aos diversos *stakeholders* por parte das empresas. Morales (2002), por exemplo, ressalta a ética no relacionamento com todos os parceiros, pois:

> A responsabilidade social empresarial é entendida como o relacionamento ético da empresa com todos os grupos de interesse que influenciam ou são impactados pela sua atuação (stakeholders), assim como o respeito ao meio ambiente e investimento em ações sociais. É a expansão e evolução do conceito de empresa para além do seu ambiente interno. Na medida em que a empresa está inserida na sociedade, observa-se uma relação de interdependência entre ambas (MORALES, 2002, p. 56).

Mas quais seriam esses comportamentos éticos esperados de uma empresa socialmente responsável em relação aos seus *stakeholders*?

Segundo Morales (2002), espera-se das empresas socialmente responsáveis interações e comportamentos conforme a seguir:

funcionários: tratamento digno e motivador que facilite o envolvimento e o comprometimento de todos os colaboradores;

comunidade: participação efetiva da empresa nos problemas da comunidade de seu entorno, por meio de investimentos em infra-estrutura, emprego de mão-de-obra local, participação em campanhas comunitárias e incentivo ao voluntariado;

fornecedores: conduta ética no cumprimento de contratos, exigência de padrões de proteção ambiental e segurança ocupacional e finalizando exigindo a não-utilização de mão-de-obra infantil;

acionistas ou proprietários: distribuição de forma transparente dos resultados da empresa para seus investidores;

governo: transparência política e estímulo à cidadania;

concorrentes: evitar a formação de práticas monopolistas ou oligopolistas e incentivar a livre concorrência de mercado;

clientes: desenvolvimento de produtos e serviços confiáveis e ações publicitárias corretas.

As correntes de estudiosos sobre a Responsabilidade Social das Empresas podem ser divididas em duas: os adeptos que formalizam o lucro como única função social da empresa e aqueles que acreditam no relacionamento produtivo das organizações com o meio nos quais elas estão inseridas.

Saliente-se que Friedman (1985) e seus adeptos postulam a primeira corrente onde a empresa não deve se preocupar com nada que não seja sua função principal, isto é, se produz resultado positivo para seus acionistas e paga seus impostos, já está contribuindo suficientemente para a sociedade. Como se pode observar, para essa corrente de estudiosos, as empresas desempenham um papel bastante claro e objetivo que é a remuneração do capital investido seja dos acionistas seja dos donos. As empresas necessitam, para ratificar sua existência, da criação do excedente econômico, o qual justifica o investimento dos agentes econômicos, detentores de recursos que fazem gerar e crescer a Economia de uma maneira geral.

Já outros autores favoráveis à Responsabilidade Social das Empresas fomentam seus argumentos em duas vertentes: primeiramente, do ponto de vista da Ética, já que a empresa é atuante e cobrada por seus posicionamentos na sociedade e, em segundo lugar, porque se acredita que a Responsabilidade Social

das Empresas gera uma relação de ganhos para a organização que sabe aliar comprometimento social ao seu desempenho econômico.

O desenvolvimento do conceito de Ética nas organizações deu-se a partir da conscientização e da maior organização da sociedade de uma maneira geral. Quando a sociedade descobre seus direitos e passa a reivindicá-los junto aos mais diversos interlocutores, estes são obrigados a gerar respostas para essas cobranças.

Tais reivindicações foram oriundas de diversas demandas da sociedade, que tiveram como resultados legislações pertinentes aos assuntos abordados, por parte dos governantes, e a criação dos códigos de Ética, por parte das empresas que percebem a importância da postura Ética para o relacionamento com seus públicos e passam a enxergar a mesma como uma questão estratégica, já que pode representar um fator diferencial de competitividade e de aumento de produtividade.

> Pode-se entender como ética da responsabilidade social a capacidade de avaliar conseqüências para a sociedade, de atos e decisões que tomamos visando a objetivos e metas próprios de nossas organizações [...] não se pode fazer unicamente uma análise estratégica dessa responsabilidade, quer dizer, não se quer garantir simplesmente a sobrevivência das organizações. É necessária uma análise da responsabilidade, fundamentada no sentido da justiça e definida como a capacidade de deliberar e decidir não só com base nos interesses individuais, mas também do grupo (MORALES, 2002, p. 56).

As formas pelas quais as empresas praticam investimentos na área social também se alteraram com a nova racionalidade econômica. A filantropia é paulatinamente substituída pela Responsabilidade Social. Sinteticamente, pode-se comparar as duas ações distintas e o seu relacionamento com as empresas.

A filantropia é calcada em uma ação individual e voluntária, tem uma base meramente assistencialista, fomentando assim a caridade de uma maneira geral e prescindindo de gerenciamento ou profissionalização das ações por parte de seus praticantes.

Filantropia está estritamente ligada ao conceito de benemerência, ajuda, hospitalidade e, normalmente, reflete uma ação individual, muitas vezes baseada em fatores humanísticos ou religiosos. Na maioria das vezes, a filantropia é uma atitude espontânea, sem planejamento ou orçamento prévio, monitoramento ou avaliação de resultados por parte do filantropo e ocorre eventualmente.

A filantropia é uma ação muitas vezes individual, assistencialista e transitória.

Em substituição à filantropia isolada, a Responsabilidade Social é calcada na ação coletiva (necessariamente faz parte da estratégia da empresa), fomentando a prática de ações sociais conscientes, demandando gerenciamento e profissionalização por parte das empresas praticantes.

A prática da Responsabilidade Social nas empresas está associada à profissionalização dos investimentos na área social e a própria organização econômica atual não permite aos empresários investimentos em áreas sociais sem um acompanhamento efetivo dos resultados.

Concluindo, a filantropia empresarial cedeu definitivamente espaço para a Responsabilidade Social das Empresas.

A implantação da Responsabilidade Social nas empresas deve envolver toda a organização, principalmente sendo encarada como uma decisão estratégica e ocorrer em etapas, conforme propõe Oliveira (2002):

- Na mudança da cultura e comportamento da empresa: buscar a conscientização de todos os funcionários sobre a importância da Responsabilidade Social das Empresas mediante palestras, seminários e eventos.
- No conhecimento da missão: na divulgação da missão da empresa para todos os funcionários. Entende-se por missão como sendo a expressão da razão de existência de uma organização. As empresas socialmente responsáveis devem conceber sua missão sob essa ótica
- Na determinação e divulgação dos objetivos sociais: divulgação ampla das áreas onde a empresa pode atuar.
- Na motivação dos parceiros internos: implementação de ações que atraiam pessoas para a execução de ações socialmente responsáveis.
- Na implantação da doutrina de Responsabilidade Social das Empresas a começar pela Diretoria: é imprescindível que toda a diretoria esteja envolvida nos objetivos sociais da empresa.
- Na definição clara da Responsabilidade Social Empresarial: é importante uma definição clara sobre os objetivos da empresa de forma que os mesmos possam ser entendidos por todos os públicos envolvidos.
- No desenvolvimento de parcerias: definição de parcerias que contribuam com os objetivos da empresa (comunidade, organizações não-governamentais, poder público e diversos setores da sociedade civil).
- No acompanhamento das ações e controle eficaz sobre o emprego dos recursos.

Como foi colocada anteriormente, a rede de relacionamentos da empresa é bastante ampla e diversificada, o que torna suas ações complexas e com alto grau de gerenciamento profissional, principalmente no tocante ao comprometimento das organizações com a postura ética em relação aos seus parceiros.

Por sua vez, a implantação da Responsabilidade Social como prática comum nos negócios demanda investimentos, tempo, transparência e objetivos claros.

Portanto, especificamente para a realidade do Porto de Santos, será visto que a implantação de ações éticas por parte das empresas em relação aos seus parceiros, provavelmente poderia atuar de forma sinérgica com o desenvolvimento social da região.

Considerando-se que as empresas cada vez mais se relacionam com seus diversos *stakeholders,* destacando-se dentre estes a comunidade, pode-se abrir um precedente sobre o Complexo Portuário de Santos nesse contexto.

Partindo do cenário apresentado, onde conglomerados empresariais de alto poderio econômico instalam-se no território do Porto e pressupondo-se que estes estejam alinhados e preocupados com práticas de Responsabilidade Social Empresarial, abre-se espaço para a definição de novas parcerias e políticas participativas.

As transformações implantadas nos portos brasileiros foram realizadas em um contexto neoliberal e o que se colocava como parceria na prática resultou em processos de privatização radical, como é o caso do Porto de Santos.

O modelo de acumulação capitalista atual intitulado por diversos autores como flexível, ou conhecido como pós-fordismo ou pós-industrial, caracteriza-se, entre outros aspectos, por uma forte competitividade entre os mais diversos agentes econômicos à procura de absorção de mercados. Esse modelo onde a produção de bens não é mais concentrada em um único local e sim espalhada até por diversos países ou continentes, de acordo com os ganhos estratégicos apresentados pelos

mesmos, obrigou as empresas a realizarem grandes transformações em seus arranjos operacionais e gerenciais.

Se a concepção clássica da transformação de matéria-prima em produto acabado em uma única e enorme fábrica, repleta de operários, realizando operações simplificadas e repetitivas, já faz parte da memória do capitalismo, as novas formas de apresentação do mesmo transformaram radicalmente a relação capital-trabalho.

Os portos, no contexto amplo da acumulação capitalista, também foram incluídos nesse rearranjo operacional dos fluxos internacionais, sendo chamados, normalmente, nessa nova fase, de modernos.

É interessante destacar o uso da expressão “porto moderno” que induz a um contraponto em relação a uma situação anterior, que necessariamente passa por um processo de atualização. De fato, pode-se considerar que os portos, assim como diversos outros setores da economia, passaram por transformações decorrentes da nova forma de apresentação do capitalismo.

Intrínseca à sua própria atuação de elo logístico, os portos, de uma maneira geral, não poderiam se abster de transformações, o que comprometeria a sua sobrevivência.

Em estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica (IPEA), essas transformações nos sistemas portuários são destacadas:

> Ao longo dos últimos vinte anos portos de praticamente todos os países vêm passando por amplas e profundas reformas, a fim de compatibilizá-los com a nova ordem econômica e política internacional, da qual destaca-se, por diretamente relacionados ao desempenho portuário, o acelerado incremento do comércio internacional e a demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência produtiva (BASSINGER, 1998, p. 4).

Portanto, se os portos são elos da cadeia logística e o fluxo internacional de mercadorias e serviços cresce geometricamente no modelo atual, esses, de maneira geral, precisam acompanhar o contexto globalizado atual.

Ainda de acordo com Bassinger (1998):

> Os portos surgiram e se desenvolveram, como se viu, para serem interfaces entre os deslocamentos aquaviários e terrestres de pessoas e produtos. Os portos são assim elos de cadeias logísticas, necessariamente no plural, tanto porque eles dividem os segmentos aquaviário e terrestre, como porque os portos desempenham esse papel para múltiplas cadeias logísticas (diferentes origens, destinos e percursos (BASSINGER,1998, p. 4).

As novas demandas econômicas oriundas da globalização contribuíram para uma revisão na atuação e estrutura dos portos em escala mundial. Trabalhos diversos relatam os processos de modernização dos portos em contextos amplos, mas que apresentam, como pano de fundo, a busca da competitividade como forma de sobrevivência. As experiências foram as mais distintas, partindo para a total privatização, inclusive com a venda dos ativos portuários, ou criando formas de parcerias, que podem se realizar em uma lógica mista entre o público e o privado.

O porto, principalmente destacando sua complexidade atual, sofre gravemente a influência da globalização econômica, pois:

> A globalização econômica gerou um grande aumento dos fluxos de mercadorias que circulam por navio de um continente para outro, de um litoral a outro dos oceanos e dos mares interiores, abrindo para os portos novas perspectivas que exigem, para se concretizarem, capacidades de organização e de promoção inovadas, assim como estratégia de competição mais forte e articulada. Em relação à queda dos custos de transporte, a circulação de cargas, é, com efeito, sempre menos sensível ao fator “distância entre porto e lugar de origem ou destino terrestre das mercadorias”. Inversamente, ela é cada vez mais sensível a diferentes fatores relativos, principalmente, ao tempo e ao custo de manipulação das cargas, assim como ao

> nível dos equipamentos de serviços complementares à movimentação (SEASSARO, 1999, p. 133).

De modo geral os portos, antes do processo mundial de atualização, apresentavam principalmente características da administração do Estado, contraditórias muitas vezes ao novo conceito concorrencial. A lógica do Estado, então, deveria ser adaptada, ou amenizada, por práticas agora oriundas do mercado.

Baird (1998, p. 175) reforça a tese da reformulação da participação do Estado na atuação portuária e problematiza a mesma como redutora da eficiência necessária à atuação dos portos em um ambiente concorrencial:

- a compreensão de que portos caros e ineficientes diminuem o comércio;
- a necessidade de introduzir a eficiência e o *know-how* do setor privado;
- a pressão para reduzir a demanda no orçamento do setor publico;
- redução das despesas com operários nos portos. removendo o Estado das operações portuárias.

Observando-se os pontos colocados pelo autor, pode-se verificar que o texto critica a concentração do poder do Estado e, de maneira geral, o caracteriza como incapaz de fazer frente às novas demandas concorrenciais do comércio mundial e induz à necessidade de uma nova visão, mais próxima da lógica privada, sobre as atividades portuárias e seus desdobramentos econômicos.

Sob o ponto de vista humano, a organização anterior absorvia grande emprego de mão-de-obra, o que pode ser explicado, também em parte pela lógica Estatal, mas principalmente pela forma de operacionalização das cargas, antes intensivas do uso do trabalho humano e, hoje, fortemente manipuladas pela mediação de maquinário pesado.

O fenômeno conhecido como “conteinirização” das cargas resultou em um impacto negativo sobre o emprego de mão-de-obra humana nos portos. A forma de arranjo das cargas, a partir do uso acentuado de containeres, afastou os trabalhadores e inseriu os grandes guindastes na operação portuária.

Baird (1998) expande o fenômeno da “conteinirização” e suas conseqüências para o emprego de mão-de-obra humana nos portos:

> Devido ao fato de companhias de transporte operarem um negócio competitivo e de margem de lucro pequena, precisam estar sempre reduzindo os custos, tanto em terra quanto no mar. Nos portos, as companhias de transporte enfatizam a necessidade de aumentar a produtividade, o que significa mais guindastes, menos empregados e práticas de trabalho flexíveis (BAIRD,1998, p.173).

Os portos notoriamente sempre geraram custos nas regiões onde são instalados, destacadamente ambientais e urbanos. No passado, parte desses custos era “amenizada” pois os empregos gerados com as atividades portuárias agregaram valor econômico às cidades de seu entorno.

Hoje, a lógica capitalista alterou profundamente as atividades portuárias e o emprego intensivo de mão-de-obra já não mais permeia os portos. Cria-se, então, espaço para a discussão de uma nova lógica de interação entre porto e cidade, capaz de discutir formas de associação favoráveis ao processo de diminuir o custo social do processo de privatização das atividades portuárias.

O processo de arrendamento de áreas do Porto de Santos e a implementação da operação portuária por grupos privados originaram-se desse contexto de mudança de modelo de gestão econômica.

A industrialização brasileira foi inicialmente calcada em investimentos substanciais do Estado, direcionados para a indústria pesada, considerada do ponto

de vista estratégico como de segurança nacional, quando várias empresas estatais surgiram da aplicação dessas políticas governamentais – Companhia Siderúrgica Nacional, Cia Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica Paulista, Petrobrás, Eletrobrás, Embratel dentre outras.

Esses investimentos eram financiados por empréstimos estrangeiros que levaram o país ao esgotamento do modelo, o que pode ser verificado pela "Crise da Divida Externa", pelo descontrole inflacionário e pela estagnação da economia nos anos 80 – a chamada "Década Perdida". Frente a esse cenário de desgaste, a solução adotada pelo governo foi o drástico declínio nos investimentos públicos na década de 80 e a revisão do modelo adotado.

Na esteira do processo de industrialização brasileiro, tivemos a implantação do Pólo Petroquímico de Cubatão, principalmente associado ao Porto de Santos, que era considerado estratégico para a segurança nacional.

A reformulação do direcionamento da política econômica e a privatização das estatais funcionam como pano de fundo para o entendimento do que é o Porto de Santos hoje para a Região Metropolitana e para o Brasil.

A Lei de Modernização Portuária (Lei nº 8630 de 25/02/1993) marcou e transformou a história do Porto de Santos e todos os agentes envolvidos com a atividade portuária. Porto (1999, p. 225), com base na referida Lei, complementa a hipótese do esgotamento do modelo estatal quando coloca: "[...] é basicamente uma lei voltada para os portos públicos, em particular para a reestruturação da atividade ali executada. Essa reestruturação se baseia em princípios de desregulamentação, descentralização e desfederalização, que norteiam a reforma do Estado".

Obviamente, o Porto de Santos não poderia se colocar no contrapé do contexto atual de gestão econômica imposto pela globalização dos mercados. Aqui,

a nova lógica concorrencial também impôs novos investimentos que não puderam ser absorvidos pelo Estado brasileiro, principalmente devido a sua baixa capacidade de recursos absorvidos pela infra-estrutura em geral. O Porto de Santos, assim como outros complexos portuários, tiveram que atualizar seu pátio operacional, tanto tecnológica como fisicamente, de forma a poder manusear grandes volumes de cargas granelizadas, sólidas ou líquidas e também conteinerizadas.

A partir da Lei de Modernização dos Portos, a CODESP deixa de executar a função de Operadora Portuária e se transforma em Autoridade Portuária, passando a ser responsável pela administração do porto. Por sua vez, a operação portuária passa a ser exercida por empresas privadas, na sua maioria grandes conglomerados empresariais.

Porto (1999, p. 234) novamente apresenta uma visão singular sobre a nova forma de atuação da CODESP, pois ele acredita que a partir da Lei nº 8630/93, a Autoridade Portuária assume definitivamente seu caráter público e mediador de estratégias entre as empresas privadas e a comunidade portuária: ”Atualmente, a concepção da atuação da administração portuária é de parceria, cuja premissa básica é a co-responsabilidade, possibilitada pela passagem de parte da exploração portuária ou da sua totalidade para o setor privado”.

Ao retirar-se da CODESP a função de operadora e concretizando-se o arrendamento de áreas e instalações do porto para o setor privado, são impressas novas diretrizes ao conjunto total, com influência na produtividade, no impacto direto sobre a mão-de-obra e na economia regional.

A mudança estrutural e até cultural para a cidade e suas conseqüências, vários anos depois de sua implantação, ainda são tema de discussões e debates. Porém, esse processo de mudanças ainda apresenta grandes lacunas que geram

impactos para região. Segundo Porto (1999, p. 230):

a) Como fazer a passagem de uma atividade de uso intensivo de mão-de-obra pouco qualificada para a utilização de sofisticados equipamentos de carga e descarga, de valores elevados de aquisição, com redução da força laboral, sem elevar os conflitos sociais já existentes?
b) Como romper com o ambiente portuário pouco competitivo em que se encontram os portos brasileiros, em função da centralização vivida e da ausência do setor privado, sem passar do monopólio público para o monopólio privado?
c) Como formular uma nova administração portuária nos portos organizados, enfatizando sua autoridade de natureza pública, quando uma parcela do seu poder gerencial e de exploração é partilhada com os segmentos envolvidos na atividade?

O processo de privatização do Porto de Santos foi marcado principalmente por três vertentes: o arrendamento das áreas para terminais portuários, a mudança no foco de atuação da CODESP e os reflexos sobre a mão-de-obra portuária, estes materializados nos intensos e sucessivos conflitos envolvendo trabalhadores e demais agentes sociais.

Para a implementação dessas ações, foram realizados vários planejamentos, dos quais se pode destacar: “Projeto Santos 2000 – Preparando o Porto para o século XXI”. Os objetivos traçados visavam a mapear as áreas para os arrendamentos portuários e, com isso, colocar Santos como um porto mais produtivo e eficaz.

A mudança na atuação da CODESP é um marco fundamental na operacionalização do Porto de Santos. Em 1995, a CODESP passou a exercer a função de Autoridade Portuária, tendo em seu escopo de atuação o exercício

regulador e fiscalizador do Porto, a administração do condomínio portuário, bem como a responsabilidade de conseguir o equilíbrio econômico e financeiro do Porto.

Destaca-se nesse propósito a desoneração das tarifas portuárias e a expansão do turno de trabalho para 24 horas ininterruptas. A desoneração tarifária era permeada por uma redução nominal nas mesmas, porém com o objetivo de ganho de escala (menores preços, maiores volumes associados a maior produtividade). Os principais beneficiados pelas reduções tarifárias foram os armadores e arrendatários com a diminuição do custo unitário. Além da desoneração tarifária, a instituição da Terminal Handling Charge (THC), conhecida como capatazia do armador, transferiu recursos antes concentrados na CODESP para os armadores, grandes conglomerados nacionais e multinacionais. Essa transferência de propriedade dos recursos da CODESP para os armadores tira da circulação local e do seu encadeamento natural uma parte dos recursos financeiros regionais.

Outro importante enfoque, quando se estuda a influência socioeconômica do Porto para a cidade de Santos, é a variação no emprego de mão-de-obra.

A redução nos postos de trabalho para a economia regional é bastante preocupante, uma vez que a mesma tem na atividade portuária seu principal foco de atuação e absorção de mão-de-obra. Uma das possíveis explicações para essa redução foi o ganho de produtividade alcançado com a privatização.

Não foi somente o contingente de trabalhadores que sofreu alterações com a Lei dos Portos, mas também a organização dos funcionários foi alterada, com o recrutamento dos trabalhadores do porto a partir do OGMO.

O OGMO é uma entidade civil sem fins lucrativos e, segundo a Lei nº 8630/93, suas finalidades são: administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do avulso, manter o cadastro dos trabalhadores portuários,

promover treinamento e zelar pela segurança do trabalhador portuário.

Por sua vez, os operadores portuários reuniram-se no Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP) e fizeram acordos para que vários trabalhadores associados a diversos sindicatos (administrativos, consertadores, vigias, guindasteiros, operários, estivadores, trabalhadores de bloco etc) também realizassem suas escalações a partir dos cadastros do OGMO, aumentando consideravelmente a sua atuação.

Com as mudanças na convocação dos trabalhadores a partir do OGMO, a privatização dos terminais e as alterações ocorridas no foco de atuação da CODESP, o papel da organização sindical também foi totalmente reformulado.

A magnitude de todo o processo evolutivo dos atores envolvidos na operação portuária, após a mudança do modelo, pode ser verificada pelo ganho de produtividade alcançado pelo complexo portuário e demonstra um quadro irrefutável: o Porto de Santos cresce vertiginosamente e esse movimento gerou e continuará a gerar impactos às populações de suas margens.

As novas operações portuárias têm sido caracterizadas pela incorporação de tecnologia, com conseqüente redução do trabalho humano, e novas logísticas associadas apenas ao mercado. Como resultado, tem se acentuado o processo de afastamento entre porto e território.

Ao mesmo tempo, há que se considerar que entre os desdobramentos da referida “lei de modernização portuária”, destaca-se a atuação do capital privado na exploração dos serviços portuários.

Discutir a Responsabilidade Social de todos os atores envolvidos nessa grande trama de problemas econômicos, urbanos, sociais e culturais presentes na

comunidade da Baixada Santista é uma grande fonte de indagações pertinentes e importantes ao desenvolvimento e recuperação social da região.

Considerados os conflitos citados e os problemas identificados, pode-se introduzir a discussão da Responsabilidade Social como uma das formas possíveis de equacionamento de questões decorrentes de um novo e inusitado quadro social e econômico.

CAPÍTULO 2
O PROCESSO DA PESQUISA

As etapas iniciais do processo da pesquisa foram baseadas na busca de um aprofundamento sobre os tópicos: Responsabilidade Social e Realidade Portuária, em particular quanto ao Porto de Santos.

Para alcançar esse objetivo, foi fundamental a participação em eventos específicos, dos quais se podem destacar o seminário "Modernização Portuária, Trabalho e Desenvolvimento Local" e o "SINAP 2004 – Simpósio Internacional de Gestão de Negócios em Ambiente Portuário – Estratégias para inserção global e sustentabilidade", realizados pela Universidade Católica de Santos.

O seminário sobre Modernização Portuária abordou os seguintes tópicos:

- Sistema Portuário Mundial e Nacional e as Transformações no Porto de Santos;
- As Cidades Portuárias em Busca de Estratégias de Desenvolvimento;
- Cultura Portuária e Comunidade Local;
- Transformações na Organização Sindical: reflexões sobre o caso do Porto de Santos;
- Trabalho, Cultura e Cotidiano: a cidade e o Porto de Santos na primeira metade do século XX.

Especificamente no SINAP 2004, pode-se salientar como grande contribuição para o aprofundamento do tema a participação na mesa de discussões do tema: Gestão Urbana, Porto e Desenvolvimento Local. Nesse fórum foram abordados os seguintes tópicos:

- Reconversão de áreas portuárias;
- Cidades portuárias;

- A participação efetiva de novos atores sociais no processo de privatização do Porto de Santos;
- Reflexão sobre as possibilidades de negócios a partir da comunidade portuária santista;
- A expansão territorial do Porto de Santos.

A proposta do trabalho de pesquisa compreendeu a realização de um estudo quantitativo, incorporando informações qualitativas, necessárias à diversidade da realidade a ser estudada.

A pesquisa concretizou-se em duas fases distintas. A primeira compreendeu a realização de um estudo qualitativo por meio de entrevistas com informantes qualificados. Destacamos a entrevista com a coleta do depoimento de um informante qualificado no SOPESP, onde foram abordados vários aspectos sobre o Porto de Santos, podendo-se destacar: a organização estrutural atual, o papel da CODESP, os grandes grupos empresariais que fazem parte do Sindicato, o papel do OGMO, os trabalhadores portuários e seus anseios.

A etapa seguinte comportou a análise dos dados primários, que foram obtidos a partir de questionário semi-estruturado com dados quantitativos, incorporando informações qualitativas.

A pesquisa de campo levantou a atuação empresarial dos operadores portuários do Porto de Santos e mapeou os projetos de Responsabilidade Social desenvolvidos por essas empresas, especificamente na comunidade de Santos e região.

O questionário (verificar Apêndice A) versa sobre alguns aspectos importantes para a prática da Responsabilidade Social externa, entre eles: sistema de comunicação para a sociedade das ações desenvolvidas pela empresa; inclusão

das ações de Responsabilidade Social no planejamento estratégico das empresas; parcerias realizadas para a implementação de ações educativas e preventivas em saúde; engajamento da empresa em campanhas sociais; ações educativas para a formação da cidadania; práticas voluntárias etc..

Para a realização da pesquisa de campo, extraiu-se uma amostra a partir do universo de Operadores Portuários Habilitados do Porto de Santos que, segundo informações preliminares junto a informativos da CODESP, apontam 87 empresas em 2005.

A amostra escolhida selecionou do universo da pesquisa aqueles Operadores Portuários Habilitados que, efetivamente, atuam no Porto de Santos, levando-se em consideração para tal os dados de movimentação do Porto fornecidos pelo OGMO no mês de Fevereiro de 2005.

Tal tarefa se fez necessária, uma vez que, com a amostra, pretendia-se atender à diversidade dos agentes envolvidos. A amostra qualitativa apontou vinte (20) empresas em média operando no Porto de Santos. Esse número pode apresentar uma flutuação, já que está diretamente relacionado à demanda dos serviços portuários.

A partir da amostra definida, usou-se como ponto de referência para o contato com as empresas a Lista de Associados ao SOPESP. Essa lista possibilitou o primeiro contato com as empresas.

Da amostra de vinte (20) empresas, quatro (4) não foram localizadas; porém, as mesmas não apresentavam uma movimentação expressiva em fevereiro de 2005 e, ao ser constatada a especialização do terminal, verificou-se que a mesma já estava representada por outras empresas contatadas, podendo, então,

serem descartadas da amostra as quatro empresas referidas, sem maior prejuízo à coleta de dados pretendida.

O meio mais comum utilizado pelas empresas para responder ao questionário foi pela utilização de e-mails e alguns sujeitos participantes da pesquisa esclareceram que informações adicionais poderiam ser obtidas por intermédio de uma consulta ao *site* das empresas.

Além da pesquisa de campo, os referenciais bibliográficos contribuíram positivamente para um novo olhar sobre o Porto de Santos, pois enfatizaram as novas formas de relacionamento entre as empresas e a sociedade, onde as primeiras não se justificam mais exclusivamente pela geração dos lucros e também demonstraram o papel do complexo portuário em um contexto globalizado, para cidades como Santos, cuja grande vocação cultural se volta para a manutenção do maior Porto da América Latina.

Muitas vezes levantam-se vários aspectos negativos em relação às transformações ocorridas na última década no Porto de Santos (maior desemprego, perdas salariais, estrangulamento físico das cidades do entorno). Com a pesquisa, foi criada a oportunidade de se conhecer outros aspectos e investimentos que possam estar sendo realizados, principalmente sob o ponto de vista da Responsabilidade Social, de forma a resgatar os custos estabelecidos pelo Porto para a cidade de Santos.

Como não temos conhecimento de nenhum levantamento nos moldes apresentados para a realização da pesquisa, a mesma apresentou um caráter inovador, principalmente agindo como instrumento de reflexão sobre o papel desempenhado pela iniciativa privada para a Baixada Santista e suas conexões com o desenvolvimento regional.

O tema Responsabilidade Social representa um novo aspecto do paradigma empresa e sociedade e está ainda em construção, o que o torna totalmente atual e pertinente à discussão de caminhos para uma comunidade tão complexa como o Porto de Santos.

Todas as etapas foram avaliadas sistematicamente e possibilitaram reconstituir todo o processo de investigação, além de avaliar os procedimentos adotados, de forma a se tentar garantir a qualidade do estudo, conforme será apresentado nos capítulos seguintes.

CAPÍTULO 3
PORTO DE SANTOS – EM FOCO OS NOVOS AGENTES SOCIAIS: OS OPERADORES PORTUÁRIOS

3.1 UM POUCO DE HISTÓRIA SOBRE O PORTO DE SANTOS

A evolução histórica e o conseqüente desenvolvimento das atividades no Porto de Santos estão intimamente ligados aos vários ciclos de crescimento e crise da economia brasileira.

Destacamos abaixo algumas fases históricas que elucidam a trajetória e o desenvolvimento do Porto de Santos (www.portodesantos.com.br).

- 1891/1909: realização das primeiras obras no Porto de Santos com a conclusão dos primeiros cem metros de cais.
- 1909: o café sozinho já era responsável por 95.8% do movimento do porto, sendo seu principal produto exportado até a crise de 1930.
- 1930: superprodução de café e preços internacionais em baixa, gerando como conseqüência direta a Crise do Café e a forçosa diversificação da economia paulista. Incremento na movimentação do porto de produtos de petróleo a granel com a utilização das instalações da Ilha Barnabé.
- 1939: Primeira Guerra Mundial – baixa movimentação portuária.
- 1945: Segunda Guerra Mundial – baixa movimentação portuária.
- Pós-Guerra: a estrutura física do Porto de Santos já estava consolidada por meio de investimentos realizados pela empresa privada Cia. Docas de Santos e pode-se citar ilustrativamente os seguintes números: área de 5213.91m de cais para atracação e demais instalações como armazéns para produtos exportados e

importados, pátios, armazéns para produtos inflamáveis, câmaras frigoríficas, tanques para combustíveis líquidos e silos para o armazenamento de trigo.

- Décadas 50/60: incremento da movimentação de derivados de petróleo e granéis líquidos a partir do surgimento e desenvolvimento da indústria em Cubatão e da diversificação da industrialização em São Paulo. Aumento das importações de insumos para a indústria.
- 1957: implantação da indústria automobilística no Planalto Paulista.
- Década de 70: forte participação de São Paulo no total de produtos industrializados exportados. São Paulo chegou a representar 50% em valores das exportações nacionais.
- Década de 80: elevação da movimentação de contêineres a partir da construção do Terminal de Contêineres da Margem Esquerda do Porto (TECON). Instalação de terminais retroportuários, utilização de todas as áreas disponíveis para o depósito de contêineres e surgimento de veículos especializados em transporte de contêineres.
- Década de 90: Lei de Modernização dos Portos – Passagem dos serviços portuários (operação) e parte das áreas do porto (arrendamentos) para a iniciativa privada. Fortes investimentos da iniciativa privada em obras de Infra-Estrutura e equipamentos.

Nos tempos de Braz Cubas, pode-se dizer que o Porto de Santos resumia-se a alguns atracadouros, trapiches e pontes em meio a péssimas condições de higiene que propiciavam vários problemas de saúde aos seus usuários.

Foi somente em 1892 que ocorreu a inauguração oficial do Porto de Santos, inicialmente com 260m de cais de pedra. A partir da inauguração, outras

instalações também foram melhoradas, como é o caso dos armazéns, e instalou-se na região a primeira ferrovia que tinha acesso ao porto, ainda que, a princípio, muito rudimentar.

Em 1867, a ferrovia São Paulo Railway iniciou suas operações e foi um marco para o desenvolvimento do Porto Santista e sua área de abrangência, contribuindo desta forma para a consolidação da importância de São Paulo no contexto da economia nacional.

Definitivamente, uma das épocas mais importantes para o Porto de Santos foi o ciclo do café, criando a necessidade de investimentos na área portuária para o rápido escoamento do produto e conseqüente atendimento ao mercado externo.

Em 1888, o Porto de Santos teve sua administração gerenciada pela iniciativa privada, após Concorrência Pública, cujo pleito foi vencido pelo grupo liderado por Cândido Gaffreé e Eduardo Guinle.

Inicialmente, a concessão de exploração dos serviços portuários era de 39 anos, ampliada posteriormente para 90 anos, incluindo todos os investimentos necessários as aspirações do Grupo Gaffreé, Guinle & Cia.. A organização posteriormente se transformou na Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e mais tarde em Companhia Docas de Santos.

Em 1980, com o término da concessão privada, a administração do Porto passou a ser realizada pela Administração Federal por meio da criação da CODESP, empresa de economia mista, com capital majoritário da União.

A partir de 1993, especificamente a partir da Lei nº 8630, nova concepção de organização foi colocada ao conjunto como um todo, por meio da figura da

iniciativa privada na operação portuária e no arrendamento de áreas do cais. (www.portodesantos.com.br).

Como se pode observar na figura acima, a administração do Porto pode ser dividida em dois grandes períodos.

O primeiro de 1532 até 1888 caracteriza-se por instalações precárias com baixa movimentação de cargas e conseqüentemente pouca importância econômica para o país.

O segundo período inicia-se a partir de 1888 e vai até os dias atuais. Essa fase é marcada por três tipos distintos de administração: monopólio privado, monopólio público e ambiente concorrencial.

A operação do Porto sob monopólio privado, que se estendeu de 1888 até 1980, corresponde ao já citado período de administração do Grupo Gaffreé, Guinle &

Cia, sucedido pela Cia. Docas de Santos. Destacam-se, nesse período, os seguintes aspectos que foram determinantes ao desenvolvimento do Porto:

- necessidade de instalações portuárias modernas para escoamento da produção cafeeira tendo como destino o mercado externo;
- expansão da área de cais do porto, por meio de investimentos realizados pela empresa com benefícios concedidos pelo governo;
- aparelhamento do porto com armazéns gerais e específicos, gozando de incentivos para a desapropriação de áreas privilegiadas;
- expansão da área do cais;
- isenção de pagamento de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU);
- arrecadação elevada de impostos;
- geração de empregos diretos e indiretos;
- desenvolvimento de redes de serviços de apoio a operação portuária ;
- forte articulação com o governo federal.

A administração sob monopólio público compreende o período de 1980 até 1993, sob responsabilidade da CODESP, que centralizava todas as operações de carga e descarga de mercadorias. Portanto, a CODESP era a grande operadora do sistema portuário de Santos.

Durante os primeiros anos da administração da CODESP, o porto manteve sua importância para a economia regional, com aumento do movimento de cargas e redução paulatina do número de funcionários. Foi no período de administração da CODESP que as primeiras transformações em direção às alterações provocadas pela Lei nº 8630/93 começaram, mudando a mesma de operadora portuária para administradora, deixando suas funções anteriores para os representantes da iniciativa privada, os operadores e arrendatários.

A partir de 1993, a administração do porto em um ambiente concorrencial é marcada pela inserção de novos participantes na complexa atividade portuária (Conselho da Autoridade Portuária - CAP, Operadores Privados, Arrendatários, SOPESP, OGMO) e forte programa de atualização em ativos imobilizados exigido pela globalização.

3.2 CONFIGURAÇÃO ATUAL DO PORTO DE SANTOS

Indiscutivelmente o Porto de Santos hoje é para o Brasil um grande equipamento da cadeia logística nacional, pelo qual circulam quase 30% do comércio exterior brasileiro (valor dos produtos negociados pelo país no mercado internacional - US$ 159.3 bilhões em 2004 (www.portodesantos.com.br).

Outros números de movimentação do Porto de Santos também podem ser enumerados e explicitam a importância do Porto de Santos para a economia nacional: 55% do PIB brasileiro; 49% da Produção Nacional; 45% do mercado de consumo.

Segundo a avaliação da CODESP, os ganhos de produtividade do Porto de Santos são incontestáveis e diretamente relacionados com sua hinterlândia e a crescente participação do Brasil no mercado externo.

Estrategicamente situado na Região Sudeste brasileira, a menos de 100 km da capital paulista e da região metropolitana, maior mercado consumidor nacional e principal centro industrial do país, o Porto de Santos é o caminho natural de escoamento da riqueza paulista, que representa aproximadamente 25% do Produto Interno Bruto (PIB) Nacional.

Além da proximidade com São Paulo, o Porto de Santos apresenta vantagens competitivas, pois oferece conexões logísticas com as rodovias Anchieta-Imigrantes, Piaçaguera-Guarujá, Rodovia Rio-Santos, Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, com os aeroportos Congonhas, Internacional de Guarulhos e Viracopos, além da conexão com a hidrovia Tietê-Paraná.

Graças a sua localização estratégica, o Porto de Santos consegue atender a grande parte do Estado de São Paulo e as regiões Sudeste, Sul, Centro-Oeste e países vizinhos pertencentes ao Mercosul, solidificando sua posição como porto concentrador das necessidades da indústria e da agricultura brasileira.

Quadro 1 – Movimentação geral no Porto de Santos

MOVIMENTO ANUAL (em toneladas)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TOTAL	38.472.130	39.940.386	42.675.507	43.084.383	48.161.593	53.474.268	60.077.073	67.609.753
EXPORTAÇÃO	17.791.815	19.401.126	24.264.690	22.353.811	28.030.470	33.822.484	39.126.666	45.809.828
IMPORTAÇÃO	20.670.315	20.539.260	18.410.817	20.730.572	20.131.123	19.651.784	20.950.407	21.799.925

MOVIMENTO DE NAVIOS (em unidades)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TOTAL	3.975	4.350	4.018	4001	3.669	4.002	4.703	4.995

MOVIMENTO DE CONTÊINERES (em unidades)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TOTAL	570.592	564.948	546.972	659.422	713.760	832.157	1.037.371	1.247.130

PRINCIPAIS MERCADORIAS MOVIMENTADAS (em toneladas)

MERCADORIA	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
AÇÚCAR (E)	2.378.348	3.668.613	6.965.010	4.172.354	6.538.251	8.026.029	8.321.930	10.825.987
CAFÉ (E)	702.750	467.898	524.463	348.354	321.969	413.745	322.709	197.386
S. DE LARANJA (E)	1.175.488	932.353	1.053.110	1.061.824	1.130.671	1.192.557	1.323.692	1.321.766
SOJA EM GRÃO (E)	1.866.622	2.089.040	2.560.863	3.097.643	4.400.794	5.210.975	5.600.220	5.688.541
FARELOS (E)	1.318.186	1.700.687	2.157.873	1.826.370	2.653.386	3.330.506	3.560.892	4.624.282
PAPEL (E)	194.825	210.966	311.625	167.370	133.349	133.349	300.455	140.475
TRIGO (I)	1.006.624	1.537.145	1.713.105	2.091.123	1.818.300	1.868.555	1.877.502	1.082.647
SAL (cabotagem)	555.109	662.726	690.142	717.354	672.870	712.997	741.255	775.732
FERTILIZANTE (I)	2.402.846	1.304.185	1.870.331	2.568.688	2.103.541	2.395.107	2.943.769	3.067.253
CARNE (E)	84.851	94.732	144.043	153.333	193.420	187.447	214.792	132.708
GLP (E e I)	1.061.862	976.421	989.041	432.771	591.097	376.852	570.105	334.198
ÓLEO DIESEL (E)	530.178	1.407.940	1.369.445	1.265.100	978.028	987.903	1.600.874	1.429.941

Fonte: (www.portodesantos.com.br)

Pode-se observar no quadro acima variações favoráveis na movimentação do Porto de Santos:

- movimentação anual em toneladas: 67.709.753 (76% em relação a 1997);
- movimentação de contêineres: 1.247.130 (119% em relação a 1997).

O Porto, como está configurado atualmente, reflete, como mencionado no capítulo anterior, uma transição do paradigma público para o privado. Essa alteração de paradigma deu-se a partir da Lei de Modernização dos Portos e principalmente

com a participação expressiva do capital privado mediante a ação dos Operadores Portuários e Arrendatários.

Podem ser destacados entre outros, os seguintes aspectos da reforma portuária brasileira:

- degradação paulatina da Infra-estrutura básica e do aparelhamento portuário;
- exaustão do modelo público de exploração portuária ;
- ineficiência e baixa produtividade;
- esgotamento da capacidade de investimentos pelo Estado;
- necessidade de agregação de tecnologia;
- tarifas elevadas em comparação dos valores internacionais;
- excesso de centralização das decisões.

O modelo implantado no Brasil não previu a venda de ativos para a iniciativa privada, mas sim o arrendamento de áreas específicas do Porto Organizado e a execução da operação portuária por meio de empresas particulares.

O Porto Organizado pode ser considerado como um “condomínio portuário”. Segundo Bassinger (1998), o Porto Organizado é construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, cujas ações estão sob a jurisdição da Autoridade Portuária.

Portanto, no Porto Organizado têm-se as diversas entidades que configuram a atividade portuária em ação, destacando-se principalmente os Arrendatários, os Operadores Portuários e a Autoridade Portuária.

A Autoridade Portuária (CODESP) tem seu escopo de atividades centralizado na regulação das relações, tais como: regulamento do porto,

homologação das tarifas portuárias, acompanhamento das ações ligadas à preservação ambiental e ao estímulo da concorrência legal.

Já a presença da iniciativa privada é configurada na modalidade de pré-qualificação de Operadores Portuários para a execução de movimentação e armazenagem de cargas e no arrendamento de áreas e instalações portuárias.

Inicialmente, 101 empresas foram pré-qualificadas para a função de Operadores Portuários em Santos.

Esse número é reduzido drasticamente para cerca de 20 empresas na operação efetiva do Porto, provavelmente devido ao não enquadramento das empresas restantes nas regras atuais, às restrições de mercado (demanda e concorrência) e à sazonalidade.

O Operador Portuário é aquele que efetivamente movimenta as cargas dentro dos portos, podendo ou não ser proprietário de áreas arrendadas. O Operador Portuário é um prestador de serviço dentro da cadeia logística como um todo. Já mencionado anteriormente, dos 101 Operadores Portuários, a princípio pré-qualificados, hoje aproximadamente 20 estão atuando de forma efetiva no porto santista.

Quadro 2 - Atuação dos Operadores Portuários no Porto de Santos

Situação Atual	Número de Operadores
Operadores Pré-Qualificados	101
Operadores Qualificados com Certificação	87
Operadores em Processo de Certificação	14
Operadores Portuários em Atividade Efetiva	20 a 25*

Fonte: SOPESP 2005

O quadro 2 foi elaborado a partir dos dados disponibilizados pelo SOPESP em uma visita ao sindicato e sintetiza o processo de qualificação da atuação dos Operadores Portuários no Porto de Santos.

Segundo Bassinger (1998), a produção portuária é realizada apor intermédio de dois agentes específicos:

- Operador Portuário (não arrendatário);
- arrendatários ou titulares de terminais privativos.

O arrendatário é o titular da exploração de uma instalação portuária (terminal) por um período específico de tempo, tendo como arcabouço jurídico um contrato firmado com a Autoridade Portuária, após a vitória em uma Licitação Pública.

Um arrendatário pode operar ou não cargas em sua propriedade. Existem casos em que os arrendatários também são operadores portuários. Em outras situações a operação portuária é realizada por terceiros, empresas privadas que executam somente a movimentação de cargas sem a propriedade do terminal.

Muitas vezes o arrendatário se instala em áreas já anteriormente existentes do Porto e realiza reformas e obras de modernização, como ocorrido no Porto de Santos. Esses investimentos são incorporados ao patrimônio público e retornam para a União ao término das concessões.

Podem ser destacados, cronologicamente, alguns acontecimentos que marcaram o processo de privatização do Porto de Santos, entre eles:

- 1993, Lei 8630/93 – Modernização Portuária;
- Julho de 1993, criação do Conselho de Autoridade Portuária;
- Outubro de 1993, pré-qualificação dos Operadores Portuários;

- Dezembro de 1993, criação do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de SP (SOPESP);
- 1994, novo regulamento das Operações no Porto;
- Fevereiro de 1995, definição da área do Porto Organizado;
- 1995, criação do OGMO (Orgão Gestor de Mão-de-Obra);
- 1996, nova estrutura tarifária;
- 1997, PDV (Plano de Demissão Voluntária) (CODESP, 2006).

Em uma das principais ações do processo de modernização do Porto de Santos, a CODESP, que deixou de ser operadora e assumiu o papel de Autoridade Portuária, elaborou um Plano Estratégico que tinha como objetivo definir diretrizes que transformassem o Porto de Santos em um porto mais produtivo, atualizado e principalmente competitivo.

"Esse seria um porto em operação através da iniciativa privada na forma de arrendamentos e parcerias e administrado pela Autoridade Portuária, conhecido como 'Santos–Porto Século 21'" (www.portodesantos.com.br).

O Programa de Arrendamentos e Parcerias do Porto de Santos (PROAPS) chegou ao final de 1999 com 78.60% do porto arrendado ou em processo de licitação.

Quadro 3 – Arrendamentos no Porto de Santos

ARRENDAMENTOS DE ÁREAS NO PORTO DE SANTOS	
Área total do Porto de Santos	7.700.000,00 m2
Área destinada para arrendamento	4.500.000,00 m2
Áreas arrendadas antes da Lei dos Portos (8.630/93)	591.500,40 m2
Áreas arrendadas após a Lei e antes do PROAPS	276.768,13 m2
Áreas com contratos assinados dentro do PROAPS	1.308.814,00 m2
Áreas em processo de licitação dentro do PROAPS	1.359.938,00 m2
TOTAL GERAL (78,60% da meta)	**3.537.020,53 m2**

ÁREAS JÁ ARRENDADAS DENTRO DO PROAPS				
Quantidade de Áreas	Área(em m²)	Movimento Mínimo Previsto (Anual)		InvestimentoMínimo Previsto (R$)
		toneladas	contêiner	
24	1.308.814	10.519.120	865.500	543.962.000,00

ÁREAS EM PROCESSO DE LICITAÇÃO				
Quantidadede Áreas	Área(em m²)	Movimento Mínimo Previsto (Anual)		InvestimentoMínimo Previsto (R$)
		toneladas	contêiner	
27	1.359.938	4.420.000	162.250	353.810.000

Fonte: (www.portodesantos.com.br)

O PROAPS já apresentou os seguintes resultados após a sua implantação:

- as licitações já atingiram 1.308.814 m2 ao final de 1999; são R$ 555 milhões comprometidos com investimentos em 24 contratos de arrendamento assinados;
- o acréscimo de movimentação previsto está em torno de 13 milhões de toneladas anuais, 777 mil contêineres e 50 mil passageiros com o novo Terminal Turístico;
- o Tecon 1, o maior terminal de contêineres do país, foi leiloado em setembro de 1997;
- a estrutura tarifária foi modificada em setembro de 1996 para permitir a competição entre os Operadores Portuários;
- a transferência de toda a mão-de-obra para o OGMO foi consolidada em outubro de 1997, uma das mais profundas mudanças nas relações trabalhistas no setor;

- a implantação do horário continuado de funcionamento do Porto (Porto 24 horas) também foi fundamental para que Santos retomasse a liderança das operações e garantisse ganhos aos usuários.

A partir da implantação efetiva do PROAPS, várias áreas foram arrendadas para a iniciativa privada e a configuração atual do Porto pode ser visualizada pelo quadro a seguir.

Quadro 4 – Programa de Arrendamentos e Parcerias

ARRENDATÁRIO	LOCALIZAÇÃO	ÁREA (m2)	INVESTIMENTO PREVISTO (R$)	OBJETO
LIBRA - S/A	Ponta da Praia	20.141	30.166.856,00	Contêineres
LOCALFRIO S/A	Conceiçãozinha	37.538	5.746.250,00	Carga Geral /contêineres
TEAÇU S/A	Outeirinhos	36.899	26.009.600,00	Granel vegetal
SÃO FRANCISCO Ltda.	Outeirinhos	55.386	21.663.100,00	Granel Vegetal
Cia. AUXILIAR S/A	Outeirinhos	36.932	16.225.740,00	Granel vegetal
CARGILL S/A	Conceiçãozinha	39.600	-	Granel Vegetal
LOCALFRIO S/A	Conceiçãozinha	25.000	4.180.000,00	Carga geral /contêineres
CARGILL S/A	Conceiçãozinha	70.000	33.159.000,00	Granel Vegetal
FERRONORTE S/A	Alamoa	100.000	10.000.000,00	Granel vegetal
SANTISTA S/A	Paquetá	1.713	2.000.000,00	Granel vegetal
TECONDI S/A	Valongo	196.002	138.742.900,00	Contêineres
CONCAIS S/A	Outeirinhos	27.500	13.477.500,00	Passageiros
TEQUIMAR S/A	Alamoa - Expansão	3.860	2.478.500,00	Granel Líquido
ADM Ltda.	Ponta da Praia	-	15.000.000,00	Contêineres
SANTOS-BRASIL S/A	TECON 1	484.000	100.000.000,00	Contêineres
RHAMO Ltda.	Outeirinhos	8.000	10.000.000,00	Granel Líquido
LIBRA S/A	Ponta da Praia	100.000	38.200.000,00	Contêineres
ADONAY QUÍMICA S/A	Ilha Barnabé	20.000	5.500.000,00	Granel Líquido
CITROSUCO S/A	Macuco	13.884	9.577.500,00	Granel Vegetal
NST S/A	Macuco	22.000	1.000.000,00	Gr. geral de orig. animal
VOTORANTIM S/A	Outeirinhos	9.000	1.026.000,00	Gr. geral de orig. animal
T – GRÃO	Outeirinhos - Silos	4.000	4.000.000,00	Granel Vegetal
DEICMAR S/A	Saboó	7.911	-	Carga Geral /contêineres
MARIMEX DESPACHOS E SERVIÇOS LTDA	Outeirinhos	42.000	2.500.000,00	Contêineres
JP TECNOLIMP S/A	Outeirinhos	8.500	8.000.000,00	Incinerador
COPAPE LTDA	Ilha do Barnabé	25.600	6.914.000,00	Granel Líquido
ESTAC.BICICLETAS S. J. TADEU LTDA.	Av. Thiago Ferreira - V. de Carvalho	350	30.000,00	Outros
HIPERCON TERMINAIS DE CARGA LTDA	Macuco	33.000	8.774.730,00	Carga geral/gr. de orig. animal
RODRIMAR S/A	Área no Saboó	50.334	5.000.000,00	Carga geral
RODRIMAR S/A	Outeirinhos	17.884	-	Granel sólido
CIA. BRAILEIRA DE ALUMÍNIO	Macuco	23.300	750.000,00	Carga geral
JOINT VENTURE	Arm. XII, XVII, T-8 (Terminal de sal) e áreas adjacentes	27.600	3.000.000,00	Granel sólido
HAMILTON FOX LTDA	Ilha Barnabé e Saboó	34.903	5.000.000,00	Granéis líquidos
PETRÓLEO BRASILEIRO S/A	Alemoa	255.569	-	Granéis líquidos
POOL DE EXPORTADORES DE CÍTRICOS	Armazém XLII	-	-	Granel vegetal
CITROSUCO PAULISTA S/A	Armazém XL	-	-	Granel vegetal
COMLQUINTELLA COM. E EXPORT. LTDA	Armazém 38	-	-	Granel vegetal
CARGILL CITRUS LTDA	Área no Saboó	6.569	-	Granel líquido
38 Contratos		**1.844.975**	**528.121.676,00**	

3.3 OS IMPACTOS DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO PARA O RELACIONAMENTO ENTRE OS PORTOS E AS CIDADES PORTUÁRIAS

A introdução do capital privado na operação portuária imprimiu novas formas de organização ao Porto como um todo.

Hoje a competitividade estabelecida entre os portos não mais está pautada na distância entre os mesmos e os destinos das cargas a serem transportadas. Aliás, o conceito “distância” tornou-se bastante obsoleto com a maciça introdução da informática nos meios empresariais.

Para seu pleno funcionamento, a atividade portuária necessita cada vez mais de uma infraestrutura adequada (rede de transportes, corredores multimodais, acessos rápidos) e de sistemas de informática precisos e eficazes. A implantação efetiva dessas condições cria uma independência da atividade portuária em relação às cidades onde os portos estejam instalados. Essa independência está focada principalmente na mudança do paradigma público X privado.

Adicionalmente a esse cenário estabelecido, a mecanização da operação portuária fez com que a necessidade do emprego de mão-de-obra local diminuísse.

Por exemplo, no quadro a seguir, pode-se observar que os funcionários contratados diretamente pela CODESP foram reduzidos de 10.358 em 1990 para 1.977 em 1999. Para fins ilustrativos do fenômeno, podemos comparar os extremos da série apresentada, partindo de 16.302 trabalhadores e chegando a 12.635, o que representa uma redução de 3.667 postos de trabalho.

Quadro 5 – Trabalhadores no Porto de Santos

Porto de Santos Nº Médio de Trabalhadores – 1990/99						
Ano	Codesp c/ vínculo	Codesp -Outros-[1]	Avulsos de bordo	Avulsos de capatazia	Operadores Portuários [3]	Total
1990	10.358	-	5.954	-	-	16.302
1991	8.938	-	6.014	-	-	14.952
1992	7.749	-	7.102	-	-	14.851
1993	7.583	410	6.807	-	-	14.390
1994	6.580	854	7.259	-	-	13.839
1995	6.103	2.025	7.187	-	-	13.290
1996	5.509	2.270	6.650	-	-	14.429
1997	4.527	2.064	5.482	827 [2]	2.100	15.000
1998	2.117	1.125	4.968	2.495	3.000	13.705
1999	1.977	914	4.732	2.012	3.000	12.635

(1) Outros, inclui força supletiva e mão-de-obra contratada. Não inclui serviços de terceiros.

(2) Simulação para 12 meses do quantitativo de outubro a dezembro, início da função.

(3) Estimativas do pessoal com vínculo empregatício.

A redução nos postos de trabalho para a economia regional da Baixada Santista é bastante preocupante, uma vez que a mesma tem na atividade portuária seu principal foco de atuação e absorção de mão-de-obra. Uma das possíveis explicações para essa redução foi o ganho de produtividade alcançado com a privatização.

As características da mão-de-obra necessária aos novos padrões da atividade portuária exigem dos trabalhadores envolvidos uma mudança de perfil: funcionários aparentemente "genéricos", com baixo nível de escolaridade são substituídos por operadores altamente especializados e com elevado grau de profissionalismo.

Portanto, como a atividade portuária não necessita mais de um amplo mercado de trabalho para a realização de suas atividades, estas então foram apartadas das cidades onde estão instaladas e das suas dinâmicas próprias de desenvolvimento econômico. Aquelas cidades portuárias que atrelaram seu desenvolvimento econômico à massa salarial oriunda dos trabalhadores do Porto,

hoje estão revendo suas estratégias para a sobrevivência no novo paradigma: a esperada eficiência do setor privado.

Cabe à cidade portuária criar estratégias de integração para que os custos econômicos assumidos pelas mesmas (imobilização de capitais fixos em terrenos e equipamentos portuários), bem como os impactos ambientais provocados pelo Porto (segregação entre o mar e suas imediações, poluição etc.) sejam "compensados", uma vez que o emprego da mão-de-obra local já não é mais a principal moeda de troca nesse jogo de interesses econômicos.

Para Seassaro (1999), esta complexa teia de interesses pode gerar frutos positivos para as cidades efetivamente quando:

> Observamos que a privatização reserva a autoridade pública um papel forte de programação e coordenação, ao mesmo tempo em que o papel dos operadores do terminal e dos armadores se define na capacidade de impor suas condições a autoridade pública. Esse fato pode se tornar positivo e trazer círculos virtuosos na medida em que as relações de forças, entre sujeitos públicos e privados, sejam essencialmente equilibradas e que resultem de uma cooperação (SEASSARO, 1999, p. 140).

Partindo-se da idéia proposta por Seassaro, em que somente a cooperação pode realmente colaborar com um equilíbrio de forças, é possível ampliar seu escopo de participantes, considerando não somente as entidades públicas e os operadores privados, mas também a sociedade como um todo.

3.4 A INICIATIVA PRIVADA NO PORTO DE SANTOS

Caracteristicamente considerado como um elo da cadeia logística, os Portos podem apresentar em sua configuração física a instalação de diversas empresas diferentes, arrendatários ou operadores, que consideram em sua estratégia a operação portuária um diferencial significativo de custos.

As reformulações executadas nos portos de uma maneira geral previam um acirramento na concorrência entre eles e entre os diversos operadores em cada condomínio portuário. A partir desse estímulo concorrencial entre os agentes econômicos envolvidos, espera-se uma melhora na eficiência do setor com a absorção de ganhos obtidos por todos os envolvidos.

A ampla diversificação de empresas e negócios instalados no Porto de Santos influencia diretamente a dinâmica do desenvolvimento local, pois os portos, quando em pleno funcionamento, geram riquezas que podem ser agregadas à economia de seu entorno em função dos serviços prestados acoplados e necessários à atividade portuária e também graças aos impostos gerados pela mesma.

Os principais tipos de cargas movimentadas pelos portos em geral são:

- carga geral: conteinerizada (equipamentos, frutas etc.);
- solta (equipamentos de grande volume, como turbinas);
- granel sólido: mineral (carvão, sal, insumos para fertilizantes etc.); vegetal (soja, açúcar etc);
- granel líquido: mineral (petróleo e derivados), vegetal (soja, açúcar etc.);
- veículos.

O Porto de Santos, atualmente com 3.600.000 m² na margem direita e 4.100.000 m² na margem esquerda, apresenta a seguinte distribuição de cargas ao longo do cais (www.portodesantos.com.br):

Tipos de Cargas

Os portos têm como principais clientes os armadores (donos dos navios) e os donos das cargas. Em Santos, após a Lei nº 8630/93, a configuração do Porto apresenta-se bastante diversificada, com grandes grupos internacionais (Cargill, Bunge, ADM) e nacionais (Votorantim, Copersucar, Caramuru Alimentos).

Conhecendo um pouco melhor a configuração operacional instalada no Porto de Santos a partir da Lei nº 8630/93, pode-se qualificar o poderio econômico impresso à totalidade do conjunto e criar expectativas em relação ao relacionamento dessa massa de capital com a comunidade de seu entorno.

3.4.1 As grandes empresas multinacionais

3.4.1.1 CARGILL

A Cargill é uma empresa de origem americana com sede em Minneapolis (Minesota – USA) e está presente em 59 países, com aproximadamente 105.000 funcionários. Seus negócios principais concentram-se no fornecimento internacional de alimentos, produtos agrícolas e de gerenciamento de risco.

A Cargill atua no Brasil desde 1965 e hoje conta com mais de 160 localidades em operação e aproximadamente 6.500 funcionários. Aqui seus negócios estão ligados ao segmento de agronegócios e, com certeza, a Cargill é uma das mais importantes indústrias de alimentos do país.

O reconhecimento da marca Cargill pelos consumidores se dá de três formas distintas. Inicialmente, por meio dos produtos desenvolvidos e produzidos pela própria Cargill, como a linha de óleos e molhos para saladas.

Outra forma de apresentação da marca é a distribuição exclusiva de produtos importados como azeites e maioneses. Finalmente, a Cargill também está presente como componente de diversos produtos entre eles: sucos de laranja, amido de milho, doces, balas etc..

Os principais produtos exportados pela Cargill são: açúcar, soja, cacau, aço e derivados. Hoje, a Cargill é responsável por aproximadamente 40% do açúcar nacional que é exportado para o Oriente Médio, África, Ásia, Rússia e Canadá.

Os principais pontos de escoamento dos produtos Cargill estão localizados nos seguintes terminais ou portos:

- Guarujá – São Paulo – Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá (TEAG) – parceria com Sociedade Operadora Portuária de São Paulo;
- Paranaguá – Paraná – Terminal de Grãos e Fertilizantes;
- Ilhéus – Bahia – parceria com a Bunge e Cia. Docas da Bahia;
- São Luiz – Maranhão – Porto da Ponta da Madeira – parceria com a Cia. Vale do Rio Doce;
- Santarém – Pará;
- Porto Velho – Rondônia.

3.4.1.2 BUNGE BRASIL

A Bunge & Co. foi fundada em 1818 em Amsterdã na Holanda para a comercialização de produtos importados e grãos.

A empresa familiar, originalmente radicada na Holanda, espalhou-se pela Europa e, em 1884, por intermédio de Ernest Bunge, instalou-se na Argentina com a coligada Bunge Y Born, atuando no mercado de grãos.

A Bunge iniciou suas atividades no Brasil, em Santos, com uma participação no capital da S. A. Moinho Santista, e rapidamente expandiu suas atividades em diversas áreas.

Estrategicamente, a empresa adquire empresas conhecidas nos ramos de alimentos – Santista Alimentos e Ceval Alimentos – e na área de Fertilizantes – Serrana S/A, Manah, IAP e Ouro Verde. Dessa forma, pode consolidar sua posição como maior produtora de fertilizantes da América do Sul, maior processadora de trigo e soja da América Latina e maior fabricante mundial de margarinas, óleos vegetais e farinhas de trigo.

Hoje, a Bunge tem unidades industriais, silos e armazéns na América do Norte e Sul, Austrália e Índia, além de escritórios da *holding* Bunge Global Markets em vários países europeus, asiáticos e no Oriente Médio.

No Brasil, a empresa se divide em Bunge Alimentos e Bunge Fertilizantes, além da Fundação Bunge.

A Bunge Alimentos atua desde a aquisição das matérias-primas até a produção de alimentos para o consumidor final. Atualmente, a empresa compra de mais de 30 mil produtores rurais aproximadamente 10 milhões de toneladas de trigo, milho, caroço de algodão, entre outros.

A Bunge Fertilizantes está presente em todas as etapas da produção, desde a mineração, fornecendo a matéria-prima no processamento e venda do produto acabado.

O grupo está presente, hoje, em 73 unidades no Brasil entre fábricas, portos e centros de distribuição, além de 226 silos de grãos em diversos estados brasileiros. Conta com mais de 25.000 funcionários e faturou em 2004 mais de US$ 25 bilhões.

A Fundação Bunge, criada em 1955, é uma entidade sem fins lucrativos que desenvolve projetos ligados à área de educação e à valorização do conhecimento.

A Fundação Bunge desenvolve os seguintes programas: Comunidade Educativa, Prêmio Incentivo à Educação Fundamental, Recicriar e Centro de Memória Bunge.

A Fertimport, empresa do grupo Bunge, iniciou suas atividades em 1947 para prestar serviços de logística para a Bunge no Brasil. A partir da década de 60, a Fertimport abriu seu leque de atuação para outras empresas, consolidando sua liderança no mercado. Hoje, está presente em 11 unidades no Brasil, sendo 10 em portos brasileiros, com mais de 350 funcionários e líder de movimentação de grãos e fertilizantes no mercado nacional.

Além da atuação da Fertimport, o grupo Bunge estará presente no Porto de Santos, por intermédio do Terminal de Granéis do Guarujá (TGG).

O projeto prevê a instalação do TGG, onde funciona hoje o Terminal de Fertilizantes de Conceicãozinha (TEFER), na margem esquerda do Porto, ao lado do Terminal de Contêineres (TECON), em uma área de 484 mil metros quadrados.

Orçado em R$ 350 milhões, o empreendimento será realizado pelo consórcio formado entre a Concessionária Ferroviária Norte Brasil Ferrovias (Ferronorte), o grupo Maggi e a Bunge.

O projeto também contempla a construção em uma área de 45 mil metros quadrados na margem direita do Porto no Terminal 39 Externo AS, onde a Ferronorte associou-se a Caramurú Alimentos.

Segundo Arnaldo Barreto, Diretor de Infraestrutura e Serviços da CODESP, o TGG será o mais moderno terminal de exportação de soja e importação de fertilizantes do Brasil.

Estimativas realizadas pela CODESP esperam que com a implantação do TGG sejam criados mais de mil empregos diretos e indiretos. Espera-se também que o Porto de Santos consolide sua liderança, dobrando a capacidade de exportação de grãos, podendo chegar à marca de 10 milhões de toneladas de grãos por ano.

3.4.1.3 ADM WORLD

ADM World é uma das maiores processadoras agrícolas do mundo. A empresa, de origem americana, começou suas atividades em 1902, pelas mãos de George A Archer e John W Daniels, inicialmente somente para o esmagamento de semente de linhaça. Em 1923, a Archer-Daniels Linseed adquiriu a Midland Linseed Products Company, formando então definitivamente a Archer-Daniels-Midland Company (ADM).

Hoje a ADM é uma das maiores processadoras de sementes oleaginosas de milho, trigo e cacau do todo o mundo.

A empresa está presente em seis continentes, totalizando sessenta países; conta em sua estrutura com mais de 700 instalações de processamento, 250 unidades fabris e emprega 26.000 funcionários ao redor do mundo.

O negócio da ADM está pautado em uma rede de transportes mundial e em uma forte parceria com milhares de fazendeiros, agregando valor econômico à produção agrícola e possibilitando que a mesma possa ser processada e chegue ao consumidor final ao longo de uma extensa cadeia produtiva.

A ADM adiciona valor às safras produzidas pelos fazendeiros a partir da descoberta de novos usos para as mesmas e com a criação de novos mercados para suas colheitas. Além do próprio processamento, que consiste da extração, separação, esmagamento, moagem, trituração e fermentação dos diversos tipos de sementes, os serviços prestados pela empresa como transporte e distribuição também valorizam o produto original da fazenda.

A presença da empresa ao redor do mundo é significativa, principalmente nos EUA, Canadá, América Latina, Europa, África, Ásia e Costa do Pacífico.

O crescimento da população mundial e o conseqüente aumento da demanda por alimentos garantem à empresa cifras importantes, como por exemplo, a Receita Líquida de Vendas em 2004 alcançou o montante de US$ 36,2 bilhões com um crescimento de 18% em relação a 2003.

Os principais produtos vendidos em 2004 foram farelo protéico, óleo vegetal, etanol, produtos de cacau e farinha de trigo. Os clientes da ADM são os fabricantes globais de produtos alimentícios, processadores de alimentos, empresas do setor de petróleo e indústrias em geral.

3.4.2 As grandes empresas nacionais

3.4.2.1 GRUPO VOTORANTIM

O Grupo Votorantim foi fundado em 1958 e atua em onze áreas de negócios, sendo as principais: cimento, celulose, papel, alumínio, zinco, níquel, aços longos, especialidades químicas e suco de laranja. Além da área produtiva, o grupo apresenta importante participação no setor financeiro com o Banco Votorantim.

Hoje, com 28 mil funcionários em seus quadros, o grupo Votorantim é um dos maiores conglomerados nacionais e está expandindo sua atuação internacionalmente com duas fábricas nos EUA e Canadá.

A VCP é uma das empresas líderes no setor de Celulose e Papel do Brasil e é o terceiro maior empreendimento do Grupo Votorantim.

Com forte atuação no mercado, a VCP vem realizando um importante plano de investimentos onde se pode destacar:

- implantação do Terminal Portuário em Santos;
- aquisição da Ripasa em parceria com a Suzano Bahia Sul Papel e Celulose;
- criação da VCP Extremo Sul: expansão da empresa no Rio Grande do Sul, por meio da compra de 63 mil hectares de terras para o plantio do eucalipto;
- aquisição de 28% do capital votante da Aracruz Celulose; a Aracruz é a maior produtora de celulose branqueada de eucalipto; o controle acionário atual da empresa é exercido pela VCP, pelo grupo Lorentzin e pelo Banco Safra.

A empresa VCP, seguindo a estratégia de tornar a Votorantim uma empresa mundial, a partir de 2000, teve suas ações negociadas na Bolsa de Valores de Nova York.

O Grupo Votorantim alinhou suas ações em investimentos sociais com a criação, ao final de 2002, do Instituto Votorantim.

O foco de atuação do Instituto tem o jovem como público-alvo, articulando projetos nas áreas de educação, saúde, esporte, meio-ambiente e cultura.

Os principais projetos desenvolvidos pelo Instituto foram:

- projeto “Amigos do futuro” - 40 mil jovens foram beneficiados e 2 mil educadores foram capacitados;
- projeto “O futuro em nossas mãos” - capacitação de 6 mil jovens na área de construção civil.

3.4.2.2 CARAMURU ALIMENTOS

A Caramuru Alimentos é uma empresa 100% brasileira. Iniciou suas atividades em Maringá (Paraná) em março de 1964 e escolheu Goiás como seu principal foco de desenvolvimento, estando também presente em outros estados como Paraná, Mato Grosso, São Paulo, Pernambuco e Ceará.

Seu principal negócio está ligado à industrialização de grãos, desde a produção da semente, armazenagem, degerminação e à produção propriamente dita de óleos especiais de soja, milho, girassol, canola e farelos.

Sua marca mais famosa é a “Sinhá”, líder no segmento de empacotados de milho. Destacam-se abaixo, cronologicamente, alguns fatos marcantes na evolução dos negócios da Caramuru Alimentos.

- Em julho de 1998, a Caramurú Alimentos estava colocada entre as cinco primeiras empresas de soja do país, a quinta em faturamento na área de alimentos e a primeira em crescimento por vendas do Estado de Goiás.

- Em junho de 2000, a empresa abriu sua filial em Santos com a inauguração do armazém XL no Porto.
- Em agosto de 2002, a empresa realizou uma parceria com a Ferrovias e inaugurou o Terminal XXL Santos S.A, com capacidade para armazenar 180 mil toneladas de grãos e farelo de soja. Na época foram realizados investimentos na ordem de trinta e dois milhões de reais, com a participação de 50% dos mesmos pela Caramuru.
- Em outubro de 2003, a Caramuru em Santos foi certificada pelo Sistema de Gestão Integrada, apresentando as seguintes certificações: ISO 9001, ISO 14001 e SHOSH 18001.
- A partir de 1999, a empresa intensificou seus investimentos em logística no Porto de Santos, por intermédio do armazém XL, com capacidade de 65.000 toneladas e em um acordo com a Citrosuco; em relação à participação de 50% do terminal XXXIX em sociedade com a Brasil Ferrovias.

O objetivo da empresa em firmar essas parcerias é expandir o leque de oportunidades de negócio e também operacionalizar o embarque de outros produtos de soja de qualquer região brasileira. Portanto, empresas de menor porte poderão utilizar-se das instalações da Caramuru para movimentar suas cargas, sem investir no patrimônio do terminal.

A empresa prevê que em 2006 deverá transportar aproximadamente um milhão de toneladas de grãos e farelo de soja pelo modal hidro-ferroviário, que desemboca no Porto de Santos. Com o investimento no transporte pela hidrovia Paranaíba-Tietê-Paraná a empresa está contribuindo com a diminuição do número de caminhões que circulam diariamente no Porto de Santos.

3.4.2.3 GRUPO RODRIMAR

A Rodrimar é uma empresa 100% nacional, inclusive de origem santista, fundada em 1944. Atua especificamente na prestação de serviços em comércio exterior e logística global.

Hoje, o grupo é composto pelas empresas Rodrimar S/A Agente e Comissária, Rodrimar S/A Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais e S/A Marítima Eurobrás.

O grupo atua em São Paulo, Campinas (Viracopos), Guarulhos (Cumbica), Santos e Paranaguá.

Os serviços prestados aos clientes abrangem uma extensa área de atuação, incluindo assessoria aduaneira, armazenamento, desembaraço documental, negociação de frete, acompanhamento de carga e escolha do modal de transporte.

A S/A Marítima Eurobrás é, em âmbito do Grupo Rodrimar, a empresa responsável pela operação portuária em Santos. Tem sua atividade operacional centrada no atendimento a navios graneleiros, operando e agenciando também navios da linha regular para carga e descarga de produtos a granel.

Em sua atuação social junto à comunidade santista, pode ser destacado como um de seus principais projetos a criação da “Creche Nossa Senhora das Graças” que atende 75 crianças da zona noroeste de Santos. Para a manutenção do empreendimento, foi criada uma associação que recebe fundo financeiro do Grupo Rodrimar, garantindo a sobrevivência da entidade.

3.4.2.3 TERMINAL 37 / LIBRA

A Libra Terminais iniciou suas operações em 1995 e foi a primeira empresa a ganhar uma licitação pública para o Porto de Santos.

A empresa de capital 100% nacional já investiu aproximadamente US$ 70 milhões no Terminal 37 em Santos, empregando 650 trabalhadores fixos e 2100 avulsos.

A Libra Terminais está presente em Santos e no Rio de Janeiro e opera especificamente contêineres com elevado grau de mecanização. Os principais serviços prestados pela Libra são:

- operação de carga e descarga de navios;
- armazenagem / pesagem de contêineres;
- procedimentos aduaneiros de importação / exportação;
- controle informatizado das operações.

Os principais projetos sociais e culturais patrocinados pela Libra Terminais são: “Arte no Dique”, “Nossa Praia” e “Pinacoteca Benedito Calixto”.

3.4.2.5 SANTOS BRASIL

A Santos Brasil S/A foi criada a partir do leilão de privatização do Terminal de Contêineres de Santos – TECON. O investimento inicial realizado pelo consórcio ganhador do leilão para arrematar o TECON foi de US$ 250 milhões.

Após outros investimentos realizados na infraestrutura do terminal, o mesmo passou a apresentar total integração com os ramais ferroviários (MRS e Ferroban), aumentando a hinterlândia do terminal.

Confiante no crescimento das exportações brasileiras, a Santos Brasil está realizando um investimento de US$ 150 milhões na aquisição de equipamentos de alta tecnologia para: carga, descarga e movimentação de contêineres, ampliação da retroárea de armazenagem e construção do terceiro berço de atracação.

Considerando as expectativas da empresa com os investimentos em infraestrutura, a Santos Brasil poderá movimentar um milhão de TEUs por ano, consolidando a posição de maior terminal de contêineres da América Latina.

3.4.3 – As grandes empresas nacionais do setor de Açúcar e Álcool

3.4.3.1 COPERSUCAR – Cooperativa de Produtores de Cana-de-Açúcar, Açúcar e Álcool do Estado de São Paulo

A Copersucar foi fundada em 1959, inicialmente formada por dez usinas paulistas e duas cooperativas regionais: a Coopira e a Coopereste. O objetivo da Copersucar era comercializar a produção de álcool e açúcar de seus associados.

Com o tempo, veio a especialização do negócio, os investimentos em infraestrutura, tecnologia de ponta e avançados laboratórios de pesquisa.

Atualmente, a cooperativa reúne aproximadamente trinta usinas cooperadas, localizadas em São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Destaca-se entre os investimentos realizados pela cooperativa o Centro de Tecnologia Canavieira (CTC). Localizado em Piracicaba, o CTC, originalmente criado pela Copersucar, abriu espaço para outros associados, produtores que não fazem parte da cooperativa, contribuindo dessa forma com a solidificação das usinas brasileiras no mercado mundial.

Aliando tecnologia, investimentos e visão estratégica, o CTC desenvolve os seguintes projetos: genoma da cana-de-açúcar, criação do plástico

biodegradável, criação do açúcar WHP, aproveitamento dos resíduos da agroindústria para a co-geração de energia elétrica, entre outros.

Considerando-se todos os cooperados, a Copersucar gera cerca de 80 mil empregos diretos, dos quais 65 mil no segmento agrícola da cana-de-açúcar.

Os constantes recordes obtidos com as últimas safras consolidaram a Copersucar como uma das maiores exportadoras privadas do mundo. Na safra 2004/2005, a Copersucar alcançou a marca de US$ 1,6 bilhões de faturamentos, dos quais 53% oriundos da comercialização do álcool e os outros 47% do açúcar.

A produção anual dos cooperados é bastante significativa e alcança as seguintes marcas:

- cana-de-açúcar, 59,3 milhões de toneladas;
- açúcar, 3,8 milhões de toneladas;
- álcool, 2,63 bilhões de litros;
- exportação de açúcar, 2,31 milhões de toneladas.

Buscando uma maior ampliação de seus mercados, a Copersucar investiu na reestruturação e modernização de seu terminal portuário instalado em Santos e mantém um complexo logístico, integrando as operações portuárias entre os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) para a redução de custos.

3.4.3.2 TEAÇU ARMAZÉNS GERAIS

A Teaçu Armazéns Gerais foi fundada em 1997 e pertence ao Grupo Nova América, o qual atua no agronegócio há mais de cinqüenta anos, sendo líder no mercado nacional de açúcar e tendo como principal marca no varejo o Açúcar União. Além do açúcar, no segmento do varejo, também atua na comercialização de açúcar industrial, álcool, suco de laranja e da própria fruta.

Frente à demanda do grupo, a instalação de um terminal próprio tornou-se importante para a consolidação dos produtos do Grupo Nova América no mercado externo. Além do atendimento à demanda do grupo, o terminal também opera para terceiros, especialmente empresas produtoras de *commodities*.

O Grupo Nova América, além do Terminal de Açúcar, tem as seguintes empresas:

- Nova América Agropecuária, responsável pelo cultivo de cana-de-açúcar em 90.000 hectares de terras próprias, arrendadas e de fornecedores, produzindo 6,6 milhões de toneladas de cana-de-açúcar por ano;
- Nova América Alimentos, industrializa e comercializa os derivados da cana: açúcar, álcool, levedura e energia;
- Nova América Trading, realiza a venda direta entre os produtores brasileiros e os compradores de outros países;
- Nova América Citrus, responsável pelo cultivo da laranja e a produção de sucos concentrados;
- Rezende Barbosa S/A Adm. e Participações, braço financeiro do grupo que tem como objetivo centralizar todos os recursos financeiros das empresas e prestar suporte administrativo para as demais unidades do grupo Nova América.

3.4.3.3 COSAN

A COSAN é uma empresa nacional que centraliza a administração de doze usinas de açúcar e álcool, três refinarias de açúcar e um terminal portuário no Porto de Santos.

Grande fornecedora de açúcar e álcool para a indústria, a COSAN também é produtora da popular marca “Da Barra”. Além do mercado interno, a

empresa ainda exporta açúcar e álcool, sendo a Rússia um de seus principais clientes.

Aliando a estratégia de aquisição de usinas brasileiras com a associação a grupos estrangeiros, a empresa conseguiu alcançar um crescimento de 24% ao ano, nos últimos cinco anos, e ampliou seu parque industrial de 3 para 12 usinas.

Em 1996, a empresa conseguiu a concessão para operar um terminal portuário em Santos – o Terminal de Açúcar 2 (TEAÇU 2).

O terminal tem capacidade para embarcar mais de 35 mil toneladas de açúcar a granel por dia. Além do açúcar, o terminal também participa da exportação de soja em grãos e seus derivados.

Os investimentos em recebimento, estocagem e embarque informatizado no TEAÇU 2 já ultrapassaram a marca dos US$ 32 milhões.

Em 1999, após a incorporação do Terminal Portuário, a empresa realizou alianças com empresas estrangeiras para aumentar sua participação no mercado internacional. As principais associações ocorridas foram:

- 1999, aquisição de 10% do TEAÇU 2 pela empresa inglesa Tate&Lyle, principal *trading* do mundo na comercialização de cereais;
- 2002, criação da empresa Franco Brasileira de Açúcar (FBA), com a seguinte participação societária – 47,5% COSAN, 47,5% pertence à empresa francesa Tereas, antiga Union DAS e os 5% restantes da empresa ficaram com a empresa sueca Sucres&Denrees; a FBA controla três usinas de açúcar: Ipaussu, Univalem e GASA.

Definidos os Operadores Portuários atuantes, resta apresentar seu posicionamento frente à chamada Responsabilidade Social.

CAPÍTULO 4

O EXERCÍCIO DA RESPONSABILIDADE SOCIAL NO PORTO DE SANTOS

Como já mencionado anteriormente, o tema Responsabilidade Social das Empresas é um conceito recente e em construção.

Ashley (2002, p. 3), por exemplo, resume a Responsabilidade Social como "Um conjunto de estratégias empresariais competitivas com soluções socialmente corretas, ambientalmente sustentáveis e economicamente viáveis".

Da definição colocada, espera-se que a introdução do conceito de Responsabilidade Social na estratégia da empresa não seja mais como ato de benemerência ou filantropia, mas como um conjunto de ações "orquestradas" que ampliem o conceito clássico da atuação empresarial para diversas esferas da sociedade.

O objetivo principal da pesquisa realizada foi mapear a execução de projetos sociais desenvolvidos pelos Operadores Portuários na Baixada Santista.

A pesquisa foi conceitualmente dividida em cinco tópicos: Comunicação Externa, Planejamento Estratégico, Parcerias, Contribuições, Campanhas Sociais e Voluntariado.

Esses tópicos foram escolhidos de forma a sustentar o mapeamento desejado e identificar a ação dos Operadores Portuários na região.

O primeiro tópico, "Comunicação Externa", tinha como objetivo mensurar o papel da comunicação na difusão do conceito de Responsabilidade Social.

Para Oliveira (2002, p. 213), "é por meio do uso da comunicação integrada e dos instrumentos de comunicação dirigida que as empresas poderão

planejar as ações sociais. É também mediante a comunicação que a sociedade pode ter o conhecimento das ações desenvolvidas".

As questões colocadas levantavam informações sobre os canais de comunicação existentes entre as empresas e a comunidade. Os principais objetivos do tópico "Comunicação Externa" foram delimitar o conhecimento que as empresas tinham sobre a realidade do seu entorno e as formas de comunicação de que as organizações se utilizam para divulgar suas ações sociais.

Tabela 1 - Conhecimento sobre os problemas da comunidade

Conhece os problemas que afetam a comunidade do entorno e participa das discussões sobre a solução para os mesmos?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	7	39
Não	7	39
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006.

Destaca-se que, especificamente na questão: "Conhece os problemas que afetam a comunidade do entorno e participam de discussões sobre a solução para os mesmos", o resultado demonstrou que 39% dos entrevistados não conhecem e, portanto, não discutem essas questões, o que poderia ser fator de impedimento para que se tornem agentes modificadores do quadro instalado.

Tabela 2 - Canais permanentes de comunicação

Mantém canais permanentes de comunicação com a comunidade do entorno?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	8	45
Não	6	33
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006.

Na pesquisa, 33% dos entrevistados colocaram que não possuem canais permanentes de comunicação com a comunidade, o que demonstra que a divulgação das ações realizadas ainda não é realizada de forma estruturada,

dificultando dessa forma a concretização do conceito e a possível alavancagem de resultados obtida com a propagação efetiva dos ganhos gerados para a comunidade do entorno.

Essa dificuldade apresentada pelos entrevistados na implantação da Responsabilidade Social, levando em consideração a comunidade, foi conceitualmente colocada por Neto (2001), quando o mesmo coloca que o gerenciamento das relações da empresa com a comunidade deve levar em consideração:

- definição da relação empresa-comunidade;
- o foco de atuação e o público-alvo das ações sociais desenvolvidas pelas empresas;
- a natureza das ações sociais que normalmente são de fomento ao desenvolvimento social, ligadas ao voluntariado ou filantrópicas;
- o impacto esperado pelas ações sociais.

O tópico "Planejamento Estratégico" levantou a participação das comunidades externas às empresas no processo de planejamento das mesmas.

Segundo Oliveira (2002), a implantação da Responsabilidade Social Empresarial deve envolver toda a empresa e principalmente ser encarada como uma decisão estratégica.

Morales (2002, p. 49) define que "a estratégia é o que norteia as ações da organização na consecução de seus objetivos. Assim a formulação de estratégias é uma ferramenta poderosa para conduzir uma empresa".

A implantação efetiva da Responsabilidade Empresarial só gera resultados a partir da inclusão de objetivos claros e precisos contidos nos ideais da empresa. A partir da definição desses objetivos esperados e com uma comunicação

eficaz dos mesmos, tanto para o público interno (os empregados) como o público externo (a comunidade), a empresa poderá assumir seu papel de transformadora da sociedade em que está inserida.

Morales (2002) postula que à medida que o processo de formação de estratégias engloba a participação de diversos agentes dentro e fora da organização, fica mais evidente como a Responsabilidade Social pode exercer impacto na formação estratégica.

Introduzir a comunidade no planejamento estratégico da empresa, considerar os anseios da mesma e definir possíveis soluções é uma tarefa complexa.

Tabela 3 - A comunidade nas decisões estratégicas da empresa

A empresa considera a comunidade de seu entorno como participante em suas decisões estratégicas de longo prazo?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	1	6
Não	13	72
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006.

Somente 6% dos pesquisados afirmaram incluir as necessidades da comunidade no momento de definição de estratégias de longo prazo e apenas 28% apresentam indicadores de desempenho que sejam capazes de medir o resultado alcançado com as ações desenvolvidas pela empresa na comunidade do entorno.

Tabela 4 - Indicadores de desempenho das ações sociais

A empresa possui indicadores de desempenho em suas ferramentas de gestão que possam medir a contribuição da organização para a comunidade do entorno?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	5	28
Não	9	50
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

O resultado apresentado ratifica a posição de Cardoso (2002) quando a mesma explana as dificuldades que os empresários brasileiros se defrontam em suas atividades para a implantação de ações socialmente responsáveis, a saber:

- acompanhamento e avaliação das ações sociais realizadas pelas empresas;
- identificação de problemas sociais realmente prioritários;
- identificação de oportunidades para ações sociais;
- mensuração do retorno dos projetos sociais;
- uso de metodologias eficientes de acompanhamento dos resultados;
- busca de parceiros efetivos

Frente ao cenário apresentado por diversos autores e aos resultados obtidos na pesquisa realizada, chega-se a um número ainda pouco significativo de projetos desenvolvidos pelas empresas e que efetivamente são considerados no planejamento da organização.

Os projetos citados concentram-se nas seguintes áreas: educação, patrocínios culturais, preservação do meio-ambiente e auxílio a creches e entidades.

Os principais projetos de educação estão voltados para o apoio ao Ensino Fundamental, sendo os principais:

- Programa Educacional de Gestão da Qualidade na Educação - voltado para escolas municipais envolvendo ações de caráter pedagógico-social;
- Programa Educação através do Esporte - conscientização sobre a importância da atividade esportiva, desenvolvendo o espírito esportivo e fortalecendo o vínculo com a escola;
- Programa de Apoio Educacional ao Ensino Fundamental, com ações de reforço escolar.

Os principais programas de patrocínios culturais apontados pela pesquisa foram:

- patrocínio da Feira Nacional do Livro na Baixada Santista;
- patrocínio do Fórum Nacional para expansão do Porto de Santos;
- apoio à programação cultural da Pinacoteca Benedito Calixto;
- recuperação de Monumentos Históricos da Serra do Mar.

Os principais programas desenvolvidos com o cunho ambientalista foram:

- Projeto Ambiental "Lixo no Lixo, cidade no capricho" - conscientização da população sobre a importância de se manter a cidade limpa;
- Projeto Patrimônio Ecologia - conjunto de vídeos informativos que incentivam a população a preservar o meio-ambiente;
- Projeto "Nossa Praia" - o programa tem como principal objetivo orientar e conscientizar os freqüentadores a manter a qualidade estética, ambiental e a balneabilidade das praias de Santos.

Os últimos projetos levantados são referentes a auxílios para creches e entidades.

- Projeto Porto Ser - centro de convivência para portadores de necessidades especiais, com desenvolvimento de atividades de pintura, reciclagem, dança, expressão corporal, voz, modelagem e música;
- Creche Nossa Senhora das Graças.

O tópico "Parcerias" pretendia levantar quais eram as principais formas de associação entre as Empresas, o Estado e as diversas esferas da Sociedade Civil, principalmente o considerado "Terceiro Setor".

Lima (2002) define que:

> O Terceiro Setor é uma expressão utilizada por muitos estudiosos para conceituar num só grupo todas as instituições ou organizações que possuem um conjunto determinado de características que as distinguem do primeiro setor (Estado) e do segundo setor(mercado). Não surge para fazer oposição ao Estado ou ao mercado, mas, sim, para suprir a lacuna deixada por eles. Nasce imbuído do desejo de promover o bem-estar social, de modo a propiciar o surgimento de uma sociedade justa e fraterna, firmando suas ações em atitudes de solidariedade (LIMA, 2002, p. 119).

Da definição colocada por Lima, pode-se discernir que as parcerias realizadas entre a Iniciativa Privada, o Estado e o Terceiro Setor são capazes de alavancar os investimentos e resultados alcançados. Por intermédio dessas parcerias, os "talentos" individuais de cada setor são incrementados e passam a interagir em sintonia.

Na pesquisa, levantou-se que 32% das empresas realizam parcerias e que o principal parceiro apresentado foi o Estado, seguido das ONG's e das Associações de Bairros.

Tabela 5 - Ações sociais em parceria

A empresa alavanca suas ações sociais através de parcerias com outras empresas da regiáo, ONG's ou órgãos públicos?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	8	45
Não	6	33
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

Pode-se abstrair que a adoção de incentivos fiscais para o financiamento da realização de ações sociais cria, de certa forma, uma parceria indireta entre as empresas e o Estado.

Já que o Estado é em parte financiador de ações sociais realizadas pelas empresas, ele está transferindo parte da sua receita para esses investimentos, tornando-se, dessa forma, sócio dos mesmos.

Tabela 6 - Utilização de incentivos fiscais

A empresa utiliza incentivos fiscais para auxiliar a realização de suas ações junto a comunidade ?	FREQÜÊNCIA ABSOLUTA	%
Sim	5	28
Não	9	50
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

A Lei Rouanet foi o principal incentivo fiscal mencionado pelas empresas para o patrocínio de projetos culturais e o abatimento do imposto de renda (IR) das doações para os Conselhos Municipais da Criança e do Adolescente.

Tabela 7 - Emprego de mão-de-obra em parceria

A empresa emprega pessoas do entorno em parceria com sindicatos, ONG's ou órgãos públicos?	FREQÜÊNCIA ABSOLUTA	%
Sim	14	78
Não	0	0
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

Devido às características do setor estudado, o OGMO foi o parceiro absoluto citado como responsável pela indicação de mão-de-obra para a operação portuária.

Nenhuma empresa declarou que realiza parcerias com autoridades públicas para a construção ou manutenção de obras de infra-estrutura.

A doação de bens materiais ou financeiros aproxima a ação realizada pela empresa com o conceito clássico da filantropia.

Na pesquisa, 45% das empresas entrevistadas declararam realizar algum tipo de colaboração regular de bens para entidades da região.

Tabela 8 - Colaboração de bens materiais ou financeiros

A empresa realiza alguma colaboração regular de bens materiais ou financeiros para organizações sem fins lucrativos instaladas na comunidade do entorno?	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	%
Sim	8	45
Não	6	33
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

No tópico "Contribuições" também foi pesquisada a existência de Fundações mantidas ou que recebessem contribuições das empresas participantes da amostra.

As fundações que estão ligadas às empresas pertencentes à amostra são:

- Fundação Cargill, criada com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento e a promoção da tecnologia e dos estudos científicos relacionados à agricultura e à agropecuária, promotora do Programa de Apoio Educacional ao Ensino Fundamental, resgatando a cultura popular brasileira por meio da literatura; o programa atinge 60 mil crianças da 1ª. a 4ª. série do ensino fundamental.

  Fundação Bunge, criada para contribuir com o desenvolvimento da cidadania por meio de ações de valorização da educação e do conhecimento; suas ações estão focadas na a área da educação com ênfase no ensino fundamental, valorização do conhecimento, ações educativas na área de preservação da memória empresarial e do incentivo ao voluntariado corporativo.
- Instituto Votorantim, criado com o objetivo de alinhar as ações sociais do Grupo Votorantim; articula projetos nas áreas de educação, saúde, esporte, meio ambiente e cultura.

- Fundação Pinacoteca Benedicto Calixto, uma instituição de Direito Privado de natureza cultural, criada em 1986, sem fins lucrativos, políticos ou religiosos, para estimular as artes em geral, especialmente as artes plásticas; recolher, por compra, doação ou empréstimo, e expor, convenientemente, obras de artistas plásticos nacionais ou estrangeiros, em particular a obra do pintor Benedicto Calixto
- Fundação Cosan, criada para estimular as comunidades auto-sustentáveis, onde famílias, jovens e crianças possam se desenvolver, se preparar para o mercado de trabalho e para as necessidades do ambiente
- Fundação Nova América, criada para assessorar as empresas do Grupo na gestão de seus recursos humanos de forma eficiente e dinâmica, potencializando projetos de desenvolvimento pessoal e profissional para todos os colaboradores; suas responsabilidades incluem gerenciar as atividades de Treinamento e Desenvolvimento, Comunicação Social, Cargos e Salários, Serviço Social e Benefícios

No tópico “Campanhas Sociais e Voluntariado”, foi levantada a participação das empresas em ações promovidas originalmente por outras entidades, principalmente o Estado, e a adoção por parte das empresas de Centros de Voluntários.

Tabela 9 - Participação em campanhas sociais e de cidadania

A empresa participa em campanhas sociais promovidas por entidades externas?	FREQÜÊNCIA ABSOLUTA	%
Sim	14	78
Não	0	0
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

A pesquisa apontou que 78% da amostra colocaram que a empresa participa de campanhas sociais, principalmente aquelas realizadas pelos órgãos públicos da área de Saúde.

Tabela 10 - Programas de voluntariado

A empresa participa em campanhas sociais promovidas por entidades externas?	FREQÜÊNCIA ABSOLUTA	%
Sim	4	22
Não	10	56
Não foi localizado	4	22
Total	18	100

Fonte: Survey, 2006

Silveira (2002) coloca que:

> O Voluntariado está se profissionalizando e deixando de ser encarado como uma caridade, como um ato de filantropia, passando a contribuir para a construção de uma autocrítica da sociedade, um entendimento dos direitos e deveres do cidadão e da possibilidade de ações coletivas para assegurar o bem comum e exercer a cidadania (SILVEIRA, 2002, p.164).

Apenas 22% das empresas pesquisadas responderam positivamente em relação à prática voluntária e nenhuma delas disponibiliza horas de trabalho para ações voluntárias. A pesquisa encerrou-se com o levantamento do número de empresas que incentivavam o voluntariado entre os seus funcionários. Principalmente porque o voluntariado entre os funcionários de uma empresa muitas vezes é a mola propulsora para a adoção futura de ações sociais a serem realizadas sistematicamente pelas empresas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa explorou uma realidade bastante diversa: o Porto de Santos. Realidade esta, segundo esta autora, classificada como diversa, pois se desenvolve em um ambiente econômico, jurídico e relacional ainda em construção.

Realidade essa também que é fruto de uma tentativa de tradução local a um movimento mundial – a globalização, que fortemente gerou impactos para o comércio internacional em diversos aspectos: uma nova logística, organização empresarial, investimentos, ganhos de escala e a força de trabalho como um todo.

Dessa realidade que é o Porto de Santos, optou-se por conhecer um pouco melhor os novos atores envolvidos com a privatização: os Operadores Portuários.

Partindo-se da hipótese de que grandes grupos empresariais estariam instalados efetivamente em na região, realizou-se um micro “censo” para mapear essas empresas.

O resultado desse mapeamento colocou o Porto de Santos em conectividade com grandes grupos empresariais da América do Norte, Europa e também empresas nacionais sólidas.

Portanto, se efetivamente essas empresas estão em “ação” na região, as práticas gerenciais adotadas por esses grupos podem levar um salto qualitativo para a comunidade, pois se acredita que essas empresas estejam alinhadas ao conceito do papel amplo da organização privada na sociedade como um todo.

Porém, a pesquisa mostrou que esse é um processo longo, realizado em etapas sucessivas, que estão ligadas ao grau de conscientização de cada empresa em relação ao seu papel na sociedade.

Para Neto (2001), a Responsabilidade Social das empresas se desenvolve em estágios. No primeiro estágio a empresa centraliza suas ações nas questões sociais internas (benefícios sociais, qualidade de vida etc.), tendo como alvos centrais os trabalhadores e suas famílias.

Apesar de não ter sido colocado como objetivo do presente trabalho detectar o enquadramento da amostra no espectro do desenvolvimento da Responsabilidade Social sugerido por Neto (2001), pode-se **inferir** das respostas obtidas informações das empresas envolvidas que acabaram por classificar 40% da amostra nesse estágio de desenvolvimento do conceito.

Classificam-se nesse estágio principalmente as pequenas e médias empresas nacionais e as operadoras de segmentos específicos do agronegócio.

Segundo depoimento de uma entrevistada de um Terminal de Açúcar,

> *A empresa está focando suas ações de responsabilidade social em seu público interno, os agricultores diretamente contratados pelos cooperados para trabalharem na lavoura. São pessoas humildes, carentes de educação básica e saúde. Ainda estamos fazendo a nossa lição de casa.*

O foco da presente pesquisa enquadra-se no segmento que Neto (2001) classifica de segundo estágio de desenvolvimento da aplicação do conceito de Responsabilidade Social Empresarial. Nesse estágio, a empresa passa a exercer a gestão social externa. Além do público interno, a empresa passa a se preocupar com a comunidade do entorno, cria amplitude no seu foco, incorporando ações de

preservação ambiental e também projetos com impactos econômicos e culturais na região.

Da amostra estipulada, detectou-se que 17% das empresas pesquisadas encontram-se nesse patamar. Porém, os projetos e ações citados ainda apresentam características de cunho assistencialista ou são realizados por obrigatoriedade. Como exemplo de ações impostas por obrigatoriedade, pode-se citar o depoimento de um entrevistado:

> *Sabemos de nossa responsabilidade como empresa, mas por enquanto realizamos projetos pontuais em uma comunidade vizinha em função de necessitarmos fazer uma ação compensatória exigida pelos órgãos ambientais para conseguirmos a aprovação de um projeto de ampliação do Terminal.*

No último estágio da aplicação do conceito de Responsabilidade Social Empresarial, Neto (2001) coloca as “empresas cidadãs” como foco. Nesse patamar, as empresas já teriam extrapolado o âmbito da comunidade local, abrangendo a sociedade de uma maneira geral. Espera-se que essas empresas fomentem a economia por meio de incentivos à geração de empregos e negócios, como por exemplo, com a criação de escolas, cursos profissionalizantes, campanhas em parceria com o Estado e a sociedade em geral. Segundo o autor, essas empresas são capazes de promover valores éticos, sociais, culturais e políticos, difundido-os por toda a sociedade.

Ilustrativamente, pode-se citar o relato de um funcionário de uma multinacional:

A nossa empresa realiza grandes ações de Responsabilidade Social no Brasil, porém aqui em Santos, estamos apenas começando.

Como principal aspecto positivo levantado pela pesquisa, pode ser citado um grande número de empresas que se enquadram nessas características; com a devida lógica, aquelas com maior poder econômico, as grandes multinacionais e os grupos nacionais sólidos – 43% da amostra.

Essas empresas, pelas respostas apresentadas na pesquisa e por dados secundários, podem se constituir em um grande potencial no desenvolvimento de parcerias e ações sociais efetivas.

Infelizmente, pôde-se detectar com a pesquisa que o foco de atenção para o desenvolvimento de ações estruturadas pelas empresas ainda não é a Baixada Santista. Nota-se, claramente, que esse foco de atuação ainda está muito próximo das principais e maiores instalações das empresas.

A ligação entre a responsabilidade das empresas, como detentoras de um negócio que é capaz de mudar a sociedade, e a transferência dessa ação responsável para uma localidade onde está instalado apenas um braço responsável por uma prestação de serviços ainda é tênue. Um pátio de contêineres pode não significar muito para grandes empresas multinacionais, mas é, com certeza, fundamental para a comunidade da Baixada Santista.

Constatou-se, com as respostas apresentadas pelas empresas, que o principal vínculo entre as mesmas e a comunidade se estabelece nas localidades com maior concentração fabril da empresa. As comunidades mais beneficiadas com as ações sociais realizadas pelas empresas são aquelas próximas às fábricas ou ao local de origem dos grupos nacionais.

Fica como resultado final desta pesquisa um grande espaço de ação a ser explorado pela Baixada Santista. Nesse espaço de ação a ser explorado, pode ser citada a criação de parcerias efetivas entre a iniciativa privada e os vários segmentos da sociedade civil.

A evolução do campo de ação das empresas do Terceiro Setor é notado em vários segmentos da sociedade e a junção das mesmas com os Operadores Portuários em projetos sociais ligados ao desenvolvimento sustentado poderia se tornar um foco de atuação para ambos. Hoje já temos vários exemplos de parcerias entre ONG´s – com trabalhos específicos – e empresas privadas onde estas entram com diversas técnicas profissionais de acompanhamento de projetos. São parcerias de sucesso em que cada envolvido colabora com o seu *know-how* já estabelecido.

Outra parceria importante e não explorada é aquela realizada diretamente com os Órgãos Públicos, suprindo a carência destes de recursos ou de agilidade na realização de ações junto à comunidade. Os pesquisados demonstraram grande aceitação de parcerias já realizadas para a divulgação de campanhas, principalmente aquelas ligadas à Saúde. Cabe ao Poder Executivo local aumentar essas parcerias principalmente a abrangência das mesmas, diversificando o foco de atuação para outras áreas como: Educação, Combate à Violência, Cidadania etc..

Outra oportunidade importante a ser explorada pela comunidade local é a parceria com as Fundações ligadas às empresas atuantes no Porto de Santos. Essas fundações já apresentam trabalhos desenvolvidos na área social em diversas localidades e podem se tornar grandes parcerias no desenvolvimento local.

Como catalisador de parcerias e desenvolvimento de estratégias, falta à comunidade da Baixada Santista um grande fórum de discussão onde todos os envolvidos pudessem trocar experiências.

Em outras cidades da região já existem fóruns permanentes entre a comunidade local e as empresas. Podem ser citados como exemplo o Painel Consultivo Comunitário realizado mensalmente no CIESP de Cubatão. Nesse fórum de discussão, sentam-se à mesa os Líderes Comunitários de cada bairro, as empresas do Pólo Petroquímico, diversas Organizações Não-Governamentais e os representantes da Prefeitura, inclusive com a participação do Prefeito da cidade.

Cabe, como sugestão aos envolvidos, a criação de um fórum semelhante, específico para a discussão da realidade social da região, que poderá ter como catalisadores diversos interessados: Associação Comercial, CIESP, Prefeitura Municipal, Universidades, Sindicatos de Classe, dentre tantos outros.

Concluindo, este trabalho mostrou diversas possibilidades de novas pesquisas, uma vez que, tanto a Responsabilidade Social é uma prática empresarial ainda recente e em constante modificação, como o Porto de Santos ainda prescinde de muito tempo de adaptação ao novo paradigma da Iniciativa Privada.

Certamente, futuras pesquisas poderão ser desenvolvidas, demonstrando os resultados efetivos que podem surgir desses relacionamentos propostos entre os Operadores Portuários Privados, suas Fundações, a Sociedade Civil e os Órgãos Públicos.

Como a Responsabilidade Social também apresenta uma forte vertente de atuação interna, outra pesquisa que pode ser realizada teria como objetivo medir a importância dos programas desenvolvidos por essas empresas e o encadeamento positivo dos mesmos para a população local, uma vez que já existem estudos demonstrando que parte dos desempregados, inicialmente apresentados na efetivação da privatização, já está sendo absorvida pelos novos operadores.

E que, em futuro muito próximo, essas parcerias pretendidas possam transmutar-se em verdadeiras Alianças, constituindo um processo contínuo e efetivo de ações que sejam oportunas para caracterizar, com eficácia, a verdadeira responsabilidade social subjacente às ações do setor público, do setor privado e da sociedade civil organizada.

Eis, pois, um tema que se coloca para outros estudos dedicados às mesmas inquietações aqui apresentadas.

BIBLIOGRAFIA

ANDRÉ, Marlene Monteiro. A consciência de periculosidade e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória/ES. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1998.

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. Santos, **O Porto do Café.** Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

ASHLEY, Patrícia Almeida. **Ética e responsabilidade social nos negócios.** São Paulo: Saraiva, 2002.

AZAMBUJA, Marcos. **O Brasil e a cidadania empresarial.** Rio de Janeiro: Valor Econômico, 2002.

BAENINGER, Rosana; SOUZA, Marta Rovery. Região de Governo de Santos**.** In **Textos NEPO**, 28. Campinas: UNICAMP, 1994.

BAIRD, Alfred J. A privatização dos Portos na Grã-Bretanha**.** In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

BASSINGER, Frederico. Reformas e regulação portuária. In **IPEA** - Instituto de Pesquisas Econômicas, 1998.

BAUDOUIN, Thierry. A cidade portuária na mundialização. In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

BNDES, Arrendamentos portuários. Rio de Janeiro: BNDES, **Cadernos de Infraestrutura.** 2001, n º 16.

BÓGUS, Lucia M. M.; PAULINO, Ana Y. (orgs.). **Políticas de emprego, políticas de população e direitos sociais.** São Paulo: Cortez, 1994.

BRASIL. Lei Federal 8 630, de 25 de fevereiro de 1993.

CARDOSO, Ruth. A valorização do voluntariado**.** In **Voluntariado e a gestão de políticas sociais**. São Paulo: Futura, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

COLLIN, Michéle. A evolução do estatuto dos portos na Europa. In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO-AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso Futuro Comum.** Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1988.

CONTI, José Mauro Otero. **A modernização dos portos no Brasil.** (Monografia). Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2000.

DREIFUSS, René Armand. **A época das perplexidades - mundialização, globalização e planetarização**: novos desafios**.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

DUARTE, Gleuso Damasceno. **Responsabilidade social:** a empresa hoje. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1986.

ETHOS, Prêmio**. Responsabilidade social das empresas.** São Paulo: Peirópolis, 2002.

FALCONER, Andrés. P. **A promessa do terceiro setor.** Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – FEA –USP,1999.

FARAH, M.F.S., Reforma de políticas sociais no Brasil: experiências recentes de governos subnacionais. **Revista da Administração (RAUSP),** v.33, no. 1, pp 51-59, janeiro-março 1998. In ETHOS, Prêmio Responsabilidade Social das Empresas. São Paulo: Peirópolis, 2002.

FARIA, S., **Transporte aquaviário e a modermização dos portos.** São Paulo: Aduaneiras, 1998.

FERREIRA, Vítor Matias. **Lisboa, a metrópole e o rio.** Lisboa: Bizâncio, 1997.

_____; ENDOVINA, Francesco (orgs.). **Lisboa, a cidade da Expo'98.** Lisboa: Bizâncio, 1997.

FRIEDMAN, Milton. **Capitalismo e liberdade.** São Paulo: Nova Cultural, 1985.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade.** São Paulo: UNESP, 1991.

GONÇALVES, Alcindo. **Lutas e sonhos.** Cultura política e hegemonia progressista em Santos (1945-1962). São Paulo: EDUNESP, 1995.

HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto.** A Cia. Docas de Santos (1888-1914**).** São Paulo: Hucitec, 1996.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. **Desafios da modernização portuária.** São Paulo: Aduaneira, 2002.

LIMA, Marinone Carvalho. **Responsabilidade Social:** apoio das empresas privadas brasileiras a comunidade e os desafios da parceria entre elas e o Terceiro Setor. In **ETHOS, Prêmio. Responsabilidade Social das Empresas**. São Paulo: Peirópolis, 2002.

_____. **Responsabilidade social das empresas.** São Paulo: Peirópolis, 2002.

LIMA, Paulo Rogério dos Santos (2001). **Responsabilidade social**: A experiência do Selo Empresa Cidadã na cidade de São Paulo – 1999. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Administração da Faculdade de Administração de Empresas – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

LLOVERA, Joan Alemany. **Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária.** . In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LOBO, Hélio. **Docas de Santos** – suas origens, lutas e realizações. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, Rodrigues & C., 1936.

MARTINELLI, Antônio Carlos. Empresa Cidadã: uma visão inovadora para uma ação transformadora. In: IOSCHPE, E. B. (org.). **Terceiro Setor** – desenvolvimento social sustentado. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

MELO NETO, Francisco P. de; FROES, César. **Gestão da responsabilidade social corporativa:** o caso brasileiro. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001.

MORALES, Santiago C. Impactos da responsabilidade social nos objetivos e estratégias empresariais. In **ETHOS, Prêmio. Responsabilidade Social das Empresas.** São Paulo: Peirópolis, 2002.

MOURÃO, Luciana; ANDRADE, Jairo Eduardo Borges. Significado do trabalho: caminhos percorridos e sinalização e tendências**. ENANPAD** (306), 2001.

OLIVEIRA, Fábio R. M. Relações públicas e a comunicação na empresa cidadã. In **ETHOS, Prêmio. Responsabilidade Social das Empresas**. São Paulo: Peirópolis, 2002.

OLIVEIRA, Yza Fava de e outros. **Santos -** um encontro com a história e a geografia. Santos: Leopoldianum, 1992.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. **O capitalismo dos técnicos.** In: **Conjuntura Política** – ABCP – UFMG, 2001.

PORTER, M., **A vantagem competitiva das nações.** Rio de Janeiro: Campus, 1993.

PORTER, Michael E. **Estratégias competitivas essenciais.** Tradução de Afonso Celso da Cunha Serra. 4. ed.. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1999.

PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

QUIVY, Raymond; CAMPNHOUT, Luc Van. **Manual de investigação em ciências sociais.** Lisboa: Gradiva, 1998.

RODRIGUES, José; VAZ, José Pascoal. **Porto de Santos** – uma década de transformações – 1990-1999. Santos: NESE – Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioeconômicos – Universidade Santa Cecília, 2001.

SALES, Pedro Manuel Rivaben. **Santos**: a relação entre porto e cidade e a sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

SANTOS, M. A.. A região administrativa da Baixada Santista. In **São Paulo no Limiar do Século XXI**. São Paulo: SPG/ Fundação SEADE, 1999.

SÃO PAULO, Governo/ EMPLASA. **Sumário de dados da Região Metropolitana da Baixada Santista**, 1999 (CD-ROM)

_____. **Cenário regional, região administrativa de Santos – Aspectos físico-ambientais**: situação atual, v. 1. São Paulo, 1992.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial.** São Paulo: Nobel, 1998.

SCHOEPS, Wolfgang; DELAZARO, Walter (coords). **Influência econômica do Porto de Santos.** São Paulo: Fundação Getúlio Vargas/Livraria Agir Editora, 1980.

SEASSARO, Loredana. O Sistema Portuário Italiano: privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SHOMMER, Paula. Investimento social das empresas: cooperação organizacional em um espaço compartilhado. In **Encontro da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração**. Florianópolis: ANPAD, 2000.

SILVA, Gerardo e COCCO, Giuseppe (orgs.). **Cidade e Portos – os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Orlando Roque da. **O Sistema Portuário Brasileiro.** Monografia, s.d.

SILVEIRA, Jairton Dimas. Trabalho voluntário: da filantropia à cidadania**.** In **Voluntariado e a gestão de políticas sociais**. São Paulo: Futura, 2002.

SINGER, Paul. A atualidade de Keynes. Rio de Janeiro: **Valor Econômico** em 14 nov., 2002, p. 14.

SOARES, Rinaldo Campos. **Empresariedade & ética –** o exercício da cidadania corporativa. São Paulo: Atlas, 2002.

TEIXEIRA, Mário. Histórico da reestruturação produtiva nos portos – Debate. In **Voz do Porto – as mudanças no trabalho portuário em debate.** Programa Nacional de Formação dos Trabalhadores Portuários, p. 5-9, s.d.

TENÓRIO, Fernando Guilherme. **Responsabilidade social empresarial -** Teoria e prática. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

TINOCO, João Eduardo Prudêncio. **Balanço Social**: uma abordagem socioeconômica da contabilidade. São Paulo: Atlas, 1984.

TOLDO, Mariesa. Responsabilidade Social Empresarial. In **ETHOS, Prêmio. Responsabilidade Social das Empresas**. São Paulo: Peirópolis, 2002.

VELASCO, Luciano Otávio Marques de. Privatização dos portos brasileiros**. BNDES Setorial,** Rio de Janeiro, n. 7, p 79-82, março de 1998.

CONSULTAS ELETRÔNICAS

http://www.portodesantos.com.br

http://ogmo-santos.com.br

http://www.cargill.com.Br

http://www.bunge.com.br

http://www.admworld.com.br

http://www.votorantim.com.br

http://caramurualimentos.com.br

http://rodrimar.com.br

http://t37.com.br

http://santosbrasil.com.br

http://copersucar.com.br

http://teaçu.com.br

http://cosan.com.br

http://fundacaobunge.com.br

http://pincacoteca.unisanta.com.br