

Universidade Católica de Santos

Mestrado em Saúde Coletiva

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DO PORTO DE
SANTOS: RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE**

ROGÉRIO PEREIRA DOS SANTOS

Santos

2009

Universidade Católica de Santos

Mestrado em Saúde Coletiva

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DO PORTO DE
SANTOS: RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE**

ROGÉRIO PEREIRA DOS SANTOS

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Saúde Coletiva da Universidade Católica de Santos, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Saúde Coletiva. Área de concentração: Políticas e Práticas de Saúde.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Amélia Cohn.

Santos

2009

Dados Internacionais de Catalogação
Sistema de Bibliografias da Universidade Católica de Santos - UNISANTOS
SibiU

S237t SANTOS, Rogério Pereira
Trabalhador portuário avulso do porto de Santos: relações entre trabalho e
saúde / Rogério Pereira dos Santos – Santos:
[s.n.], 2009.
137 f. ; 30cm. (Dissertação de Mestrado – Universidade Católica de Santos,
Programa de Mestrado em Saúde Coletiva).

I. SANTOS, Rogério Pereira. II. Trabalhador portuário avulso do
porto de Santos: relações entre trabalho e saúde.

CDU 614 (043.3)

ROGÉRIO PEREIRA DOS SANTOS

**TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DO PORTO DE SANTOS:
RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE**

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dra. Amélia Cohn

Prof^ª. Dra. Rosa Maria Ferreiro Pinto

Prof. Dr. José Alberto Carvalho dos Santos Claro

Dedicatória

Dedico este trabalho aos mestres do meu caminho, por chegar até aqui:

Américo, meu pai, meu mestre na disciplina e responsabilidade;

Zaira, minha mãe, minha mestra no amor e carinho;

Augusto dos Santos, meu tio, meu mestre na sabedoria;

Edécio, companheiro de várias batalhas, meu mestre na administração pública;

Amélia Cohn, minha orientadora, minha mestra na academia.

E aos meus companheiros de caminhada, pelo amor que me faz andar:

*Minha esposa Renata e
meus filhos Mariana, Fernanda e Fábio.*

Agradecimentos

Aos meus irmãos, familiares e amigos, pelos incentivos e orientações;

*Aos professores, colegas e funcionários do curso, pelos conhecimentos
compartilhados;*

*Aos Trabalhadores Portuários Avulsos, pela colaboração e
esclarecimentos.*

RESUMO

O objetivo desta pesquisa foi reunir elementos estruturados, para identificar e avaliar aspectos das relações entre trabalho e saúde do Trabalhador Portuário Avulso, tendo como base a realidade específica do Porto de Santos. O estudo levanta a hipótese de que fatores de ordem biológica, social e psicológica dos trabalhadores; e das condições e organizações do trabalho, influenciam diretamente nas condições de saúde destes. É um estudo de natureza exploratória, que articula elementos reconhecidos pela Saúde Coletiva como fatores de risco ou proteção à saúde. As informações obtidas através da pesquisa bibliográfica sobre: a realidade desses sujeitos sociais; as relações entre trabalho e saúde; e direitos sociais, foram articuladas para formulação de uma investigação qualitativa, com depoimentos do próprio trabalhador, estimulados através de um questionário semi-estruturado, analisados sistematicamente. Nas considerações finais, o estudo articula as análises das entrevistas com as bases das bibliografias pesquisadas, resultando em conclusões sobre os riscos da atividade e suas interconexões com a saúde, segundo a representação dos atores – os TPAs – que apontam propostas para reorganização do processo de produção, e melhor adequação das condições e ambiente de trabalho portuário, com o foco na saúde do trabalhador.

Palavras Chaves: Trabalhador Portuário Avulso. Porto de Santos. Saúde do trabalhador portuário. Organização e condições de trabalho. *Closed-shop*. Sindicatos de trabalhadores portuários. Órgão gestor de mão-de-obra.

ABSTRACT

The objective of this research was to gather structured information to identify and assess aspects of the relationship between work and health of temporary dockworkers, based on the specific reality of the Port of Santos.

The study raises the assumption that biological, social and psychological factors of the workers, and the conditions and work organizations, directly influence their health. It is an exploratory nature study, combining elements recognized by Public Health like risk factors or health protection. The information obtained through literature research on: the reality of these social subjects, the relationship between work and health, and social rights were articulated for the formulation of a qualitative research, with testimony of the workers themselves, encouraged by a semi-structured questionnaire, systematically analyzed. In final considerations, the study combines the analysis of interviews based with the bibliographies researched, resulting in conclusions about the risks of the activity and the interconnections with the health, the social actors- the Temporary Dockworkers- point out proposals to reorganize the production process, and better adequacy of conditions and port labor environment port, with focus on worker's health.

Keywords: Temporary Dockworkers. Port of Santos. Dockworker's health. Organization and work conditions. Closed-shop. Docker's unions. Managig agency of the labor force.

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

TABELAS:

Tabela 1 – TPAs registrados e cadastrados, período 1999 – 2006, Porto de Santos.....25

Tabela 2 – Remuneração média mensal de Trabalhadores Portuários Avulsos, período 2004 – 2007, Porto de Santos.....26

Tabela 3 – Grau de escolaridade do trabalhador portuário, por tipo de vínculo, Porto de Santos.....27

Tabela 4 – Números e causas de óbitos em Santos entre 1.889 e 1.914.....33

GRÁFICOS:

Gráfico 1 – Comparação entre a evolução da movimentação de cargas, em milhões de toneladas, e a evolução do número de acidentes no Porto de Santos, 1998 – 2008.....72

LISTA DE SIGLAS

AEPS – Anuário Estatístico da Previdência Social

AIDS – Síndrome da Imunodeficiência Adquirida

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo

CPATP – Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário

DST – Doença Sexualmente Transmissível

EPI – Equipamento de Proteção Individual

GEMPO – Grupo Executivo para Modernização dos Portos

IMPACTO – Instituto Metropolitano de Pesquisas Acadêmicas e Consultoria Técnico-Operacional

IPAT – Instituto de Pesquisas A Tribuna

INCA – Instituto Nacional do Câncer

MTE – Ministério do Emprego e Trabalho

NR – Norma Regulamentadora

OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra

OIT – Organização Internacional do Trabalho

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas

PORTOBRÁS – Empresa dos Portos Brasileiros

PPRA – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

SARS – Síndrome Respiratória Aguda Grave

SESSTP – Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário

SINDAPORT - Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo

SINTRAPORT - Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos e Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo

SINDOGEESP - Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
-----------------	----

CAPÍTULO 1:

O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS.....	19
1.1 - O SURGIMENTO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO SANTISTA: A IMPORTÂNCIA DO PORTO NA HISTÓRIA DA CIDADE DE SANTOS.....	28
1.2 - O GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS E A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO ORGANIZADO.....	37
1.3 - AS CONSEQUÊNCIAS DA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS E O FIM DO <i>CLOSED-SHOP</i> PARA O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO.....	41

CAPÍTULO 2

RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO IMPACTO DO TRABALHO SOBRE A SAÚDE DOS TRABALHADORES.....	46
2.1 - A INFLUÊNCIA DO PROCESSO DE TRABALHO NA SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS.....	51
2.2 - A INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS.....	54
2.3 - A INFLUÊNCIA DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS.....	59

CAPÍTULO 3

DIREITOS DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO.....	62
3.1 - A SAÚDE COMO DIREITO SOCIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS....	64
3.2 - SAÚDE OCUPACIONAL DO OGMO DO PORTO DE SANTOS.....	67
3.3 – DIREITO À SEGURANÇA NO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS.....	68

CAPÍTULO 4

PESQUISA QUALITATIVA: A PERCEPÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS, QUANTO ÀS RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE.....	74
4.1 – METODOLOGIA.....	75
4.2 – RESULTADOS E ANÁLISES DA PESQUISA QUALITATIVA COM TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS DO PORTO DE SANTOS.....	78
4.2.1 – PERFIL DA AMOSTRA.....	78
4.2.2 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A SAÚDE E SOBRE A RELAÇÃO ENTRE TRABALHO E SAÚDE.....	79
4.2.2.1 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO AVULSO DO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DO TRABALHADOR.....	81
4.2.2.2 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A INFLUÊNCIA DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DO TRABALHADOR.....	84
4.2.2.3 – O ACIDENTE DE TRABALHO, SEGUNDO A PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES AVULSOS DO PORTO DE SANTOS.....	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	92
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	94
APÊNDICE - ROTEIRO DA ENTREVISTA QUALITATIVA.....	100
ANEXO - NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29.....	103

INTRODUÇÃO

Os portos representam a principal porta de entrada e de saída de milhões de toneladas de produtos e matérias-primas, fluxo que determina a balança comercial de um país. São os aparelhos logísticos de maior importância para o desenvolvimento do modelo econômico internacional globalizado, gerando oportunidades de trabalho diretos e indiretos, nos mais diferentes setores da economia. Como equipamentos principais da economia dos países industrializados, buscam incessantemente a eficiência e a produtividade, através da introdução de novas tecnologias e processos de trabalho.

O Brasil possui uma linha contínua de costa Atlântica com aproximadamente 8.000 km de extensão, com vários portos marítimos do Amapá ao Rio Grande do Sul, sem contar com a capacidade de navegação fluvial ainda pouco explorada.

O Porto de Santos é o mais importante da América Latina. Tem hoje treze quilômetros de cais acostável, e está localizado em três municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista: Santos, Guarujá e Cubatão. Por ele passa 30% da balança comercial brasileira, assumindo assim a condição de porto-chave para a economia do país.

A iniciativa deste trabalho surge de demandas levantadas durante o Projeto Porto Universidade, coordenado pelo Instituto Metropolitano de Pesquisas Acadêmicas e Consultoria Técnico-Operacional (IMPACTO), em parceria com quatorze universidades da Região Metropolitana da Baixada Santista e de São Sebastião. Parte principal do projeto foi a pesquisa Porto Universidade, executada pelo Instituto de Pesquisas A Tribuna (IPAT), que, conforme justifica Gonçalves *et al.* (2007, p. 03), teve como objetivo principal conhecer, do modo mais detalhado possível, como é o funcionamento do porto moderno, as relações de trabalho, a importância econômica e as relações que têm sido estabelecidas entre o porto e a sociedade de um modo geral.

Segundo essa pesquisa, o número total de postos de trabalho direto no Porto de Santos, em 2006, chegava a 23.199, sendo que destes 8.643 eram Trabalhadores Portuários Avulsos.

O contato direto com trabalhadores portuários e representantes de seus sindicatos durante o planejamento do projeto, assim como o relatório final da pesquisa, revelou a necessidade de estudos sobre as relações entre trabalho e saúde do Trabalhador Portuário Avulso do Porto de

Santos. Depoimentos sobre as condições de trabalho e a preocupação com a saúde foram assuntos constantes durante as conversas informais e nas reuniões de trabalho.

Segundo Carvalho (2005), os trabalhadores portuários são sujeitos que vendem seus conhecimentos específicos e sua força de trabalho para a realização dos serviços inerentes à movimentação de matérias primas, produtos, equipamentos e pessoas entre os portos.

Conquistaram seus direitos em âmbito internacional, assentados em Recomendações ou Convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT), como exemplo, a Convenção nº 137 que versa sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Carga nos Portos, assinada em Genebra em 1973 e inserida no ordenamento jurídico brasileiro com a promulgação do Decreto n. 1.574 em 1995. (CARVALHO, 2005, p. 11).

O trabalho portuário avulso diferencia-se pela característica contratual de não possuir vínculo de trabalho direto com o contratante, o que é intermediado atualmente por uma organização social e antes pelos sindicatos. Segundo Gonçalves *et al.* (2007, p. 87), os Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs) valorizam sua autonomia, o cooperativismo e o corporativismo entre seus pares, o respeito e a satisfação com seu estilo de vida, a natureza do ofício e a sensação de bem estar no trabalho, desenvolvendo um discurso de coletividade, por um instinto de sobrevivência.

Em muitos portos, o Trabalhador Portuário Avulso trabalha sob a condição de constante exposição a riscos de doenças e acidentes como: trabalhar ao ar livre, sujeitos às variações climáticas, ou em armazéns e porões abafados e insalubres; dividir espaço com avantajados vagões de trens, caminhões e empilhadeiras, que despejam, através de seus escapamentos, monóxido de carbono que, misturados à poeira do chão, formam nuvens com partículas pesadas e tóxicas; manusear diretamente ou por operação de equipamentos, cargas pesadas e de outras características perigosas; fazer o transbordo entre navios, que balançam na superfície do mar; trabalhar em regime que contraria o relógio biológico, pois o turno da noite é reconhecidamente prejudicial, social e biologicamente, tendo em vista a previsão inconstante de escala. Os riscos da profissão aumentam inclusive porque pelo porto não chegam apenas mercadorias e pessoas, mas, também, doenças.

Uma pesquisa do Departamento de Saúde Comunitária , Faculdade de Medicina, Universidade Federal do Ceará intitulado Estudo sobre os Riscos da Profissão de Estivador do Porto do Mucuripe, em Fortaleza, realizada em 2003, destaca entre os principais agravos à saúde dos estivadores, entre outros as disfunções osteoarticulares (hérnia de disco e desgastes na articulação do joelho), as doenças de pele e os distúrbios metabólicos (diabetes e hipertensão arterial), que se devem não só ao trabalho, mas também e, com grande influência, ao modo de vida destes (CAVALCANTE, 2005).

A Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1983, conhecida como A Lei de Modernização dos Portos, foi imposta pelo processo de internacionalização da economia, determinando novos processos e organizações de trabalho: diminuiu a força dos sindicatos de trabalhadores portuários; introduz inovações tecnológicas; substituiu gradativamente o trabalho vivo pelo trabalho morto; impõe a multifuncionalidade para o trabalhador, em detrimento da especificidade de ofício; e diminui o custo da mão-de-obra.

Para o Trabalhador Portuário Avulso, daqui para frente chamado de TPA, os reflexos imediatos destas novas condições foram: a insegurança quanto à estabilidade de sua condição de trabalhador portuário, com a abertura da possibilidade de contratação de trabalhadores que dividem o mesmo espaço e a mesma tarefa, porém com contratos diferentes; a diminuição dos postos de trabalho; diminuição da renda mensal; e a falta de oportunidades de qualificação para lidar com as novas tecnologias. Tudo isto tem se constituído em fatores de risco social e, portanto, de saúde a este grupo laboral.

Este estudo parte do pressuposto de reconhecer a saúde-doença como um processo também social, visto que o biopsíquico humano se transforma a partir das transformações sociais e vice-versa, em um processo dialético. Pesquisou-se a realidade do Trabalhador Portuário Avulso do Porto de Santos em seu contexto tanto histórico como atual, associando aspectos da articulação entre o seu estilo de vida e as condições e processos de trabalho, com a saúde.

Virshow, já no século XIX, desenvolveu uma teoria, estabelecendo um paralelo entre o indivíduo e o coletivo, de que “se a doença é uma expressão da vida individual sob condições desfavoráveis, a epidemia deve ser indicativo de distúrbios em maior escala da vida da massa” (ROSEN, 1979, p. 83). Diferenciava as epidemias naturais das artificiais, dependendo se as condições de vida ocorrem espontaneamente, através de acontecimentos da natureza, ou artificialmente, devido ao modo de vida:

As epidemias naturais sempre ocorrem quando as mudanças de estação, de tempo e etc., alteram as condições de vida e a grande massa não se protege por meios artificiais. Elas voltam com a frequência exigida pelas condições externas e permanecem enquanto estas durarem. Fluxos, febres intermitentes e pneumonia sempre têm surgido sob forma epidêmica.

Já as epidemias artificiais são atributos da sociedade, produtos de uma falsa cultura ou de uma cultura não acessível a todas as classes. São indicativas de defeitos produzidos pela organização política e social e conseqüentemente afetam predominantemente aquelas classes que não participam dos benefícios da cultura. (*apud* ROSEN, 1979, p. 84).

Segundo Rosen (1979), a doença humana não existe como “natureza pura”, ao contrário, é medida e modificada pela atividade social e pelo ambiente natural que tal atividade cria.

Marx (1983) considera como característica importante do trabalho o consumo de energia, da capacidade vital humana, o gasto do cérebro, dos nervos, dos músculos, enfim, todo o desgaste do operário a cada jornada de trabalho.

Por outro lado, Cohn e Marsiglia (1993) registram que nos momentos iniciais do capitalismo, os trabalhadores lutaram pela diminuição da jornada de trabalho e por aumentos salariais e, progressivamente, se deslocaram para a melhoria das condições de trabalho. As lutas e reivindicações pertinentes à saúde, como, por exemplo, o reconhecimento de determinadas doenças como doenças profissionais, são bastante recentes.

Estudar a relação entre trabalho e saúde dos TPAs de Santos, com o olhar da Saúde Coletiva, é algo relativamente pouco explorado, necessário e desafiador, sendo que o assunto tem sido objeto de discussões entre empregadores e entidades sindicais.

A decisão por realizar um estudo sobre as relações entre trabalho e saúde do Trabalhador Portuário Avulso do Porto de Santos se justifica, pois se de um lado este operário realiza atividades sem vínculo empregatício, portanto de forma eventual, e em ambiente perigoso e insalubre; por outro lado pertence a uma classe de trabalhadores que construíram ao longo de mais de um século, uma cultura própria, com forte influência de movimentos políticos, como o anarquismo e o comunismo, e de seus sindicatos, que resultou, principalmente em meados da

metade do século passado, em uma condição de autonomia no trabalho pouco comum aos trabalhadores. Esta autonomia é uma condição bastante favorável à saúde, pois:

Fazer uma incursão sobre processo e organização do trabalho permite desde logo esclarecer que o trabalho em si não é nocivo e perigoso. Ao contrário, o que o torna nocivo e perigoso é exatamente a forma pela qual ele é organizado pelo próprio homem. Entende-se, pois, a advertência de Dejours segundo a qual, se o trabalho fosse livremente escolhido e sua organização flexível, “o trabalhador poderia adaptá-lo a seus desejos, às necessidades de seu corpo e às variações de seu espírito”, o que tornaria o trabalho não só tolerável como até favorável à saúde física e mental do trabalhador, sempre que realizado em outras condições que não aquelas prevalentes atualmente. (COHN; MARSIGLIA, 1993, p.71).

O objetivo geral desta pesquisa é reunir elementos estruturados, identificando e buscando avaliar aspectos das relações entre trabalho e saúde no trabalho portuário avulso do Porto de Santos, articulando fatores de ordem biológica, social e psicológica do trabalhador; e das condições e organizações desse trabalho, reconhecidos pela Saúde Coletiva como fatores de risco ou proteção à saúde.

Como objetivos específicos, o estudo pretende: entender a realidade atual do Trabalhador Portuário Avulso, através da reconstrução histórica da formação da cultura portuária de Santos; buscar elementos específicos, inerentes ao processo, organização e condições de trabalho portuário avulso do Porto de Santos, que influenciam o estado de saúde e doença do trabalhador; recuperar experiências concretas e acumuladas, vividas por Trabalhadores Portuários Avulsos do Porto de Santos, posicionando-os como sujeitos importantes no processo de identificação dos riscos da atividade portuária para a saúde, ou das medidas para prevenção de doenças ocupacionais e de acidentes no trabalho; fomentar o desenvolvimento de outros estudos sobre a saúde dos trabalhadores do Porto de Santos, que resultem em propostas eficientes para redução dos riscos de doenças e acidentes ocupacionais.

Este é um estudo exploratório, tendo como base a realidade específica do Porto de Santos.

Foram feitas pesquisas de campo e revisões bibliográficas específicas sobre o Porto e a Cidade de Santos, com ênfase nas questões da saúde; do trabalho; e das condições de vida do Trabalhador Portuário Avulso.

Para Braverman (1981, p. 30), “o modo de produção, a maneira pela qual os processos de trabalho são organizados e exercitados, é basicamente produto histórico das relações sociais dominantes nas sociedades”. Por isso, no Capítulo 1, o estudo buscou entender a realidade atual do Trabalhador Portuário Avulso de Santos através de contextos históricos de sua origem e trajetória, com suas articulações culturais, econômicas e sociais.

No Capítulo 2 foram articuladas as relações entre Saúde e Trabalho: qual a influência do processo, da organização e das condições de trabalho na saúde dos Trabalhadores Portuários Avulsos, tendo como referencial teórico a Saúde Coletiva.

Os direitos sociais à saúde e segurança no trabalho portuário avulso, discutindo às normas e os serviços de segurança e saúde do Porto de Santos, é apresentado no Capítulo 3.

As informações obtidas, através da pesquisa bibliográfica e das análises de dados secundários quantitativos, foram utilizadas para formulação de uma investigação pouco utilizada quando a questão é a saúde no trabalho: depoimentos do próprio trabalhador.

Foi desenvolvida uma pesquisa qualitativa, apresentada no capítulo 4, através de entrevistas semi-estruturadas, com TPAs.

Nas considerações finais articularam-se os resultados das entrevistas com as bases da bibliografia pesquisada, resultando em reflexões sobre o trabalho avulso no Porto de Santos e seus impactos na saúde do trabalhador, propondo reformulações na organização e nas condições de trabalho.

CAPÍTULO 1

O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS

Segundo Carvalho (2009), a especificidade do trabalhador portuário tem origem durante os séculos XV e XVI, durante a Era das Grandes Navegações, quando o descobrimento de várias rotas, em busca de especiarias e outros produtos para o mercado europeu, fez surgir inúmeros portos e cidades, e com eles a atividade portuária. O relacionamento comercial entre nações teve no transporte aquaviário seu principal pilar de viabilização.

Para o descanso das tripulações dos navios, o embarque e desembarque das cargas eram feitos por outros trabalhadores, iniciando aí um processo contínuo, até os dias de hoje, de aparecimento e desaparecimento de diversas categorias organizadas de trabalhadores que exercem suas atividades como estivadores, capatazes, ensacadores, cocheiros, carroceiros, marítimos, vigias, consertadores, conferentes, bloqueiros, guindasteiros, atracadores, práticos do porto, operadores de equipamentos, etc.

Trabalhadores portuários possuem uma cultura de coletividade, com vocabulários próprios, código de ética e condutas, fatores essenciais para sua sobrevivência frente aos perigos e incertezas da profissão. São valores passados de forma inconsciente, aos pares e aos sucessores que os utilizam de forma corriqueira. O sindicato é o principal local de reprodução desta cultura que se caracteriza, principalmente, pelo conhecimento e luta por direitos no e ao trabalho.

Diéguez (2007) afirma que a formação dessa cultura é resultado de características inerentes à atividade: da autonomia no trabalho; da exclusividade masculina, devido às condições de produção perigosas, insalubres e de uso da força física; da forte solidariedade, que é característica do trabalho dos ternos (grupos de trabalho), onde o mesmo tem vida própria, já que é o terno que produz e não o trabalhador individualmente; da insegurança do trabalho ocasional; da sua forte politização, que é fruto da arraigada raiz ideológica do movimento sindical; do contato direto com pessoas, mercadorias e informações vindas de lugares diversos; da influência, por peculiaridades de cada porto.

Os grupos sociais são organizações de indivíduos que, possuindo objetivos comuns, desenvolvem ações na direção desses. O que faz os indivíduos se reconhecerem como grupo é o compartilhamento de suas condições e estilos de vida, como algo com algumas características

semelhantes. Esses grupos sociais, quando traduzidos para o campo do trabalho, são costumeiramente designados como categorias.

No Porto de Santos, assim como nos demais, as razões que levaram ao surgindo das categorias de trabalhadores foram: a incorporação de tecnologias nas cargas, embarcações e equipamentos para o trabalho; as circunstâncias temporais das relações comerciais e de propriedade do equipamento porto; e pelas leis e conquistas trabalhistas.

Anteriormente a Lei de Modernização dos Portos, Lei 8.630/93, as categorias de trabalhadores estavam divididas em duas: os doqueiros e os avulsos.

Os doqueiros eram os Trabalhadores de Capatazia, empregados da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) que trabalhavam em terra, no cais, nas funções de operários, guindasteiros, conferentes de capatazia, motoristas e administrativos.

Os Avulsos eram os trabalhadores sem vínculo empregatício, cujas contratações eram intermediadas pelos sindicatos, trabalhando nas embarcações nas funções de estivadores, vigias, conferentes de carga e descarga, consertadores e trabalhadores do bloco.

Hoje, com as modificações impostas pela Lei de Modernização dos Portos, existem agora três categorias de vínculo trabalhista distintas: Funcionários da Autoridade Portuária, a CODESP, que executam atividades de administração da autoridade portuária, quadro que, em 2006, totalizava 1.373 funcionários; Funcionários Celetistas empregados pelas operadoras portuárias e terminais, estimados em aproximadamente 13.500 trabalhadores, conforme dados do Ministério do Trabalho (2006); e, objeto desta pesquisa, os Trabalhadores Portuários Avulsos, com 8.643 trabalhadores (2007), segundo o OGMO de Santos (GONÇALVES *et al.*, 2007, p.81).

De acordo com o artigo 57 da Lei 8.630/93, são atividades dos Trabalhadores Portuários Avulsos: estiva, capatazia, vigilância de embarcações, conferencia de carga, conserto de cargas e bloco. Este quadro foi formado basicamente pelos antigos avulsos mais os funcionários da CODESP, vindos do programa de demissão voluntária, após a estatal não exercer mais a função de operadora.

A Lei 8.630/93 criou a multifuncionalidade no porto, mas as tarefas destinadas aos Trabalhadores Portuários Avulsos são distribuídas através da vinculação do trabalhador com seu sindicato e ofício de origem, conforme relatado a seguir.

Quanto à atividade de estiva, há várias funções existentes. Genericamente descrevendo, o estivador faz a movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações

principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação e a fixação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo.

Entre os estivadores, temos desempenhando a função de coordenação: o chefe de estiva, ou contramestre-geral, que é o responsável por toda a operação de estivagem da carga; e os contramestres de porão, que coordenam os serviços de estivagem nos porões dos navios.

O poder disciplinar por tradição para a estiva é do contramestre geral, tratado pelos trabalhadores como autoridade máxima a bordo:

Impressiona a autoridade que um estivador na função de contramestre, impõe a esse contingente de homens calejados, de postura singular por muitos confundida com arrogância. Sua presença pode apaziguar conflitos, acalmar discussões, pôr fim a paralisações, e as punições que impõe podem ser questionadas no mérito pelos que julgam prejudicados, mas jamais quanto à sua titularidade para impô-las. (ZOTTO, 2002, p. 17).

As funções de estivadores que operam equipamentos são: operador de ponte rolante; tratorista; guincheiro; guindasteiro; manobreiro; e empilhadeira.

Para apoio, sinalização e orientação dos movimentos da equipe de estivadores operadores de equipamentos, durante a movimentação das cargas, temos o portaló ou sinaleiro.

Outros ofícios da estiva é o estivador de porão, que recebe a carga e a arruma no interior do porão.

O trabalhador de capatazia tem como atividade a movimentação de mercadorias nas instalações do cais ou armazéns de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

A função do conferente de carga e descarga é fazer, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, a contagem de volumes, anotando suas características, procedência ou destino. Ainda verifica o estado das mercadorias, presta assistência à pesagem, faz a conferência do manifesto, e demais serviços correlatos.

O ofício do consertador de carga é fazer o reparo e a restauração das embalagens de mercadorias, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de

volumes para vistoria e posterior recomposição, e fixação da carga durante as operações de carregamento e descarga de embarcações.

O vigia fiscaliza a entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação.

A atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos, ficam a cargo dos trabalhadores do bloco.

Segundo Gonçalves *et al.* (2007), para se ser um Trabalhador Portuário Avulso, é preciso ser inscrito no Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) e associado a um dos sindicatos chamados de históricos: Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (ESTIVA); Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia, nos Terminais Privativos e Retroportuários e na Administração em Geral dos Serviços Portuários do Estado de São Paulo (SINDAPORT); Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários em Geral nas Administrações dos Portos, Terminais Privativos e Retroportos do Estado de São Paulo (SINTRAPORT); Sindicato dos Vigias Portuários do Estado de São Paulo (VIGIAS); Sindicato dos Consertadores de Carga e Descarga nos Portos do Estado de São Paulo (CONSERTADORES); Sindicato dos Operadores em Aparelhos Guindastescos, Empilhadeiras, Máquinas e Equipamentos Transportadores de Carga dos Portos e Terminais Marítimos e Fluviais do Estado de São Paulo (SINDOGEESP); Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santos e Região (RODOVIÁRIO); Sindicato dos Trabalhadores de Bloco dos Portos de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião (BLOCO); Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos (CONFERENTES DE CARGA); e Sindicato dos Conferentes de Capatazia de Santos (CONFERENTES DE CAPATAZIA). Este dois últimos estão em processo de unificação.

Segundo Silva (1995), o *closed-shop*, ou seja, o controle do trabalho pelo sindicato foi o elemento central e resultado da construção da cultura do TPA. A figura do sindicato se sobressaía como em nenhum outro no universo laboral. O sindicato era ao mesmo tempo: o provedor do trabalho, dado que fazia a escalação, ou seja, definia quais trabalhadores compunham os "ternos" (grupos); o organizador, na figura do contramestre geral do navio, que dava a marcha do trabalho a bordo; e o fiscal, pois ficava com as carteiras dos engajados a bordo, devolvendo-as no final da

jornada, tendo ainda o papel de punir qualquer irregularidade com suspensão de trabalho por determinado período de tempo, conforme a falta cometida.

Diéguez, pesquisando sobre a formação da cultura portuária santista, do *habitus* portuário e da consciência de classe, com passagem de valores entre os componentes do grupo, observa:

Podemos falar de um *habitus* portuário. Códigos de ética e de condutas peculiares aos portuários, que são utilizados em seu cotidiano, nas formas de relacionar-se entre si e com os de fora. Podemos analisar estes conceitos utilizando a imaginação sociológica, que permite pensar estes grupos sociais tal como portuários avulsos santistas pertencentes a uma relação maior com a história e a estrutura social, na qual estão inseridos. A constituição do *habitus* acontece na composição do capital cultural e do capital social, obtidos através das experiências compartilhadas no âmbito do grupo e na trajetória que o grupo traça. Porém, ela não se faz sozinha. A experiência e a consciência de pertencer a um determinado grupo auxiliam na construção desse *habitus*. As tradições, costumes e valores são frutos de uma vivência em comum de um grupo social. A consciência de partilhar interesses iguais e identificar-se com estes e com os membros do grupo social é que, para Thompson, forma o grupo. O grupo não existe sem consciência. Fazer parte de um grupo social é identificar-se com seus valores e seus interesses, conscientes de que estes são compartilhados pela coletividade. O *habitus* (costumes, valores, tradições internalizadas pelos membros do grupo) propicia os meios para a consciência e vice-versa. (DIÉGUEZ, 2007, p. 62-63).

Algumas peculiaridades, como a contratação do serviço avulso através da “parede”, são elementos essenciais para a passagem da cultura portuária santista, como explica Silva:

O esquema de contratação era, em geral, turbulento e adquiria o aspecto de um espetáculo público. Conhecido por *freecall* na Inglaterra, *shape-up* nos Estados Unidos e “parede” no Brasil, tal sistema consistia na aglomeração de grande quantidade de candidatos ao emprego em diferentes pontas do cais, em que os contramestres, contratados pelos armadores ou seus representantes, controlavam o “engajamento pessoal”. (SILVA, 2004, p. 212-213).

A parede não era apenas um lugar de disputa por colocação de estivadores nos navios e pelos serviços mais rendosos; era também um espaço destinado às conversas, ao “debate político”, à descontração e ao encontro de estáveis amizades, o que fortalecia a sua capacidade de agir coletivamente. (SILVA, 2003, p. 136).

Com a implantação da Lei de Modernização dos Portos, os TPAs passaram a ser registrados no OGMO, que assume as funções do sindicato. Caso estes não sejam suficientes para atender a demanda do serviço, o Órgão Gestor pode recorrer, de acordo com a posição no sistema de rodízio, aos TPAs cadastrados, que são um quadro complementar, formado inclusive por aposentados portuários. No Porto de Santos, a utilização de cadastrados é mínima, normalmente só têm oportunidades quando os registrados rejeitam o serviço por ser desgastante e de pouca remuneração, por isso normalmente possuem outra forma de renda.

Caso o contratante não obtenha o número necessário de trabalhadores através do OGMO, o operador poderá contratar Celetistas. Esta situação é causa de conflitos constantes, inclusive jurídicos, entre os Sindicatos dos TPAs e as operadoras, pois os primeiros alegam que as empresas contratam sem que se sigam critérios estabelecidos pela Lei.

Segundo Carvalho (2004), a remuneração dos trabalhadores avulsos pode ser estabelecida por salário-dia, que é fixo e independente da operação, ou por salário-produção, que é variável a cada faina (tarefa) e calculado de acordo com sua natureza: taxa por tonelada, taxa por contêiner, etc. O que prevalece é a maior remuneração do dia, se a produção supera a diária, o trabalhador percebe a produção. O salário, tradicionalmente, é calculado para todos os trabalhadores do terno, ou seja, o salário-produção é devido a cada trabalhador da equipe que alcançou aquele resultado.

A modernização do Porto de Santos e o aumento das relações comerciais internacionais resultaram em investimentos que repercutiram em aumento da movimentação de cargas portuárias, com conseqüente desenvolvimento econômico da região.

Em contrapartida, uma das conseqüências para o trabalhador foi que a modernização do porto trouxe redução do número total de TPAs gradativamente. Isso porque a introdução de novas tecnologias substituiu o trabalho vivo do trabalhador, pelo trabalho morto da maquinaria. Citamos um exemplo: um carregamento de sacarias com açúcar era feito por cerca de 130 trabalhadores por turno; hoje, com o uso de esteiras, ele é feito por apenas oito trabalhadores por turno.

Alguns ofícios foram mais afetados, como o de consertador, que faz a arrumação da carga geral, e de estivador, cujo trabalho é braçal. Estes são cada vez menos importantes frente ao uso do container, que em Santos prevaleceu a partir da década de 1980.

A Tabela 1, a seguir, demonstra esta redução entre 1999 e 2006, relacionando os TPAs registrados e cadastrados:

Tabela 1 – TPAs registrados e cadastrados, período 1999 – 2006, Porto de Santos.

Ano	Registrados	Variação Anual	Cadastrados	Variação Anual	Total	Variação Anual
1999	6.390	-	4.782	-	11.172	-
2000	6.181	-3,27%	4.966	3,85%	11.147	-0,22%
2001	6.341	2,59%	4.599	-7,39%	10.940	1,89%
2002	5.899	-6,97%	2.857	-37,88%	8.765	-24,94%
2003	6.048	2,53%	3.079	7,77%	9.127	4,06%
2004	5.965	-1,37%	3.233	5,00%	9.198	0,77%
2005	5.954	-0,18%	2.894	-10,49%	8.848	-3,96%
2006	5.682	-4,57%	2.961	2,32%	8.643	-2,32%
Média das taxas de variação anual		-1,61%	-	-5,26%	-	-4,07%

Fonte: Oliveira (2006) e do OGMO-Santos (2006). Tabela elaborada pelo Instituto de Pesquisas A Tribuna, IPAT, 2007 (GONÇALVES *et al.*, 2007, p. 122).

Surgiu também a possibilidade de vinculação do TPA, ou seja, de ele realizar uma formalização contratual de trabalho regular com uma operadora. Esta possibilidade enfraquece a luta dos que se mantêm autônomos, visto que, com o posto de trabalho preenchido, diminuem-se as vagas oferecidas no rodízio.

Aparentemente a resistência à vinculação, quando ocorre, acontece porque o trabalhador “celetista”, em determinadas categorias, tem uma remuneração menor do que o avulso; porque o celetista teria menos “estabilidade” que o avulso; e porque o avulso, em tese, dirige seu próprio trabalho, realizando-o quando, onde, e como lhe aprouver, submetendo sua remuneração à

eventualidade do serviço prestado e ao rodízio estabelecido. (GONÇALVES; NUNES, 2008, p. 124).

Conforme Tabela 2, abaixo, entre os anos de 2004 a 2007 houve uma piora na remuneração do TPA, de um modo geral. Somente as categorias dos rodoviários e guindasteiros, que têm contato com as novas tecnologias de movimentação de cargas, mais especificamente os contêineres, obtiveram algum aumento nos valores nominais de sua remuneração, uma vez que esses dados desconsiderem a inflação do período.

Tabela 2 – Remuneração média mensal de Trabalhadores Portuários Avulsos, no período 2004-2007, Porto de Santos.

Categoria	2004	2005	2006	2007
Conf. Capatazia	R\$ 7.576,18	R\$ 5.539,83	R\$ 5.428,38	R\$ 5.456,57
Conferentes	R\$ 4.852,46	R\$ 4.125,81	R\$ 4.169,38	R\$ 4.261,65
SINDOGEESP	R\$ 3.354,26	R\$ 3.420,07	R\$ 3.645,87	R\$ 3.661,65
Rodoviários	R\$ 1.876,22	R\$ 2.646,64	R\$ 2.484,69	R\$ 2.973,77
Vigias	R\$ 2.923,80	R\$ 2.862,13	R\$ 2.779,75	R\$ 2.678,49
Consertadores	R\$ 3.125,42	R\$ 3.111,35	R\$ 3.000,37	R\$ 2.648,18
SINDAPORT	R\$ 3.413,75	R\$ 3.662,76	R\$ 3.560,51	R\$ 2.340,72
Estivadores	R\$ 2.186,23	R\$ 2.264,97	R\$ 2.294,64	R\$ 2.027,12
SINTRAPORT	R\$ 1.723,61	R\$ 1.641,82	R\$ 1.537,03	R\$ 1.478,17
Média Geral	R\$ 2.326,34	R\$ 2.309,54	R\$ 2.297,74	R\$ 2.081,41

Fonte: OGMO- Santos , 2006. Tabela elaborada pelo Instituto de Pesquisas A Tribuna, IPAT, 2007 (GONÇALVES *et al.*, 2007).

A automação dos portos é uma tendência mundial fortemente presente nos portos mais eficientes da Europa e Ásia. A introdução de novas tecnologias trás, entre outras consequências, a necessidade de maior qualificação da mão-de-obra, com demanda de profissionais com curso superior.

A Tabela 3, a seguir, faz um comparativo do grau de escolaridade entre as categorias de trabalhadores portuários, segundo vínculo empregatício: avulsos; avulsos vinculados; e trabalhadores contratados pelas operadoras, por contrato comum de trabalho (CLT). Este comparativo demonstra que é muito reduzido o número de TPAs com alta escolaridade, concentrando-se mais na faixa do ensino médio.

Tabela 3 – Grau de escolaridade do trabalhador portuário, por tipo de vínculo, Porto de Santos.

Escolaridade	CLT Empresas	Avulso Vinculado	Avulso não- Vinculado
Até 4ª série (Ens. Fundamental)	0,00%	9,0%	14,00%
Até 8ª série (Ens. Fundamental)	5,00%	13,00%	32,00%
Ensino médio	55,00%	62,00%	37,00%
Fac. Incompleta	19,00%	8,00%	14,00%
Ensino superior	18,00%	8,00%	3,00%
Pós-graduação	5,00%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Pesquisa Porto Universidade. Tabela elaborada pelo Instituto de Pesquisas A Tribuna, IPAT, 2007 (GONÇALVES *et al.*, 2007, p. 298).

A amostra dessa pesquisa apresentou uma média de faixa etária em 44 anos para os TPAs, sendo a idade máxima encontrada de 70 anos e a idade mínima de 30 anos.

Na variável tempo de trabalho portuário, a média foi de 20 anos de trabalho na atividade portuária.

Estes dados quantitativos são reflexos e contextos históricos do porto, da cidade e do país. São resultados que nos ajudam a criar um recorte do perfil sócio-econômico do atual TPA do Porto de Santos, e assim articularmos as condições sociais com os processos de trabalho, relacionando-os com a saúde.

A seguir, o estudo descreve, sucintamente, três fases importantes para compreensão da formação da cultura e da atual condição do TPA de Santos.

A primeira fase relaciona a importância do Porto na formação da cidade e da cultura de Santos. É quando surge um tipo de trabalhador, com convicções políticas e sociais, que hoje representa o TPA. Eram imigrantes europeus, e fizeram das primeiras greves do Brasil, a principal estratégia reivindicatória para sobreviverem às condições insalubres de vida e trabalho portuário, e às epidemias que tornaram Santos conhecida no exterior como a cidade do Porto Maldito.

A segunda fase descreve a relação do porto e de seus trabalhadores com o governo Getúlio Vargas. Foi o período da regulamentação do trabalho portuário, do fortalecimento dos sindicatos, da legalização do *closed-shop*, e da instituição da Consolidação das Leis Trabalhistas.

A terceira fase relata a implantação da Lei 8.630/1993, Lei de Modernização dos Portos, que modifica profundamente as organizações e condições de trabalho no Porto de Santos. Representa a perda do controle dos TPAs sobre o trabalho, reflexo do enfraquecimento do papel do sindicato e, portanto, da reserva de mercado, e a introdução de novas tecnologias.

1.1- O SURGIMENTO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO SANTISTA: A IMPORTÂNCIA DO PORTO NA HISTÓRIA DA CIDADE DE SANTOS

Segundo Gitahy (1992), no Brasil, o trabalhador portuário surge como categoria organizada no fim do século XIX. O desenvolvimento da economia agrícola e industrial, principalmente a cafeeira, refletiu em necessidade de investimentos nos portos e no surgimento do trabalhador livre.

Em Santos, a cidade e o porto se confundem. Falamos às vezes do Porto de Santos, e às vezes da Santos do Porto. A fundação da cidade; suas transformações urbanas; as epidemias; seu saneamento; a formação da cultura santista; o desenvolvimento econômico; e o surgimento das forças políticas, foram processos marcadamente ligados ao desenvolvimento da atividade portuária, com suas reorganizações contínuas de trabalho e espaço.

Gonçalves (2006) resume assim, a relação de formação e desenvolvimento inicial da cidade a partir do porto:

Excetuada a fase de produção de açúcar, de curta duração no século XVI, e deixando de lado a economia de subsistência presente, tudo depende praticamente do porto. É seu movimento que trouxe impostos, como o do sal, do azeite, do óleo de baleia. As fortunas dos comerciantes do século XVIII são produzidas a partir do comércio marítimo, seja para o exterior, seja com vendas de açúcar e escravos na própria Colônia. (GONÇALVES, 2006, p. 54).

Para Rueda (2007), a origem geográfica da Vila de Santos se dá em 1543, quando Braz Cubas funda a Casa de Misericórdia junto com o povoado de Enguaguaçu, na Ilha de São Vicente.

A escolha se deu por ser um lugar apropriado para um porto, com águas protegidas, onde as embarcações poderiam ser amarradas, livres dos humores da natureza e dos ataques dos piratas. Este porto passaria a ligar a região com a Europa, suprimindo as necessidades de embarque e desembarque do comércio açucareiro da Ilha de São Vicente; e a ilha de São Vicente com o planalto, pois se chegava de barco até a subida da Serra do Mar, através do Rio Cubatão.

O hospital tinha como finalidade não só atender aos habitantes da região, em sua maioria índios, que adoeciam pelo contato com os europeus e pelo trabalho pesado no engenho, mas também os enfermos das embarcações que lá aportavam. A localidade passa a ser conhecida como Povoado de Santos, em virtude da data de fundação da Casa de Misericórdia ser primeiro de novembro, que no calendário cristão é Dia de Todos os Santos. Em 1546 passa a condição de vila, a Vila de Santos.

Até o segundo ciclo do açúcar, na segunda metade do século XVIII, a cidade pouco se desenvolveu. As terras não eram apropriadas para o cultivo, e o porto servia apenas como um pequeno entreposto comercial, sem muita importância, para as exportações da colônia.

Com o desenvolvimento da atividade açucareira pelo interior de São Paulo, o caminho para o porto de Santos recebe melhorias de infra-estrutura. É construída a primeira estrada pavimentada da América Latina, preparando a cidade para o ciclo do café.

No início do século XIX, a corte portuguesa abre os portos brasileiros às nações amigas, ato que levou à Revolução dos Portos em Portugal. Em 1822, quatorze anos após, o Brasil se torna independente. Segundo Santos (1937), a Vila de Santos, com seus 4.700 habitantes, sendo 2.000 escravos e 2.700 livres, é marco dessa história. Em 1839, Santos é elevada à condição de cidade.

Já na segunda metade do século XIX, com a expansão da cultura cafeeira pelo interior de São Paulo e Sul de Minas e o café tendo importância em escala mundial, o porto de Santos é escolhido como corredor concentrador das exportações do produto para o mercado europeu e norte-americano. Em 1872, a população da cidade era de 9.191 habitantes, sendo 7.585 livres e 1.606 escravos.

O café chegava do interior do país para o Porto de Santos, através da ferrovia, marco essencial para a atividade econômica imperial. O trabalho portuário era feito, em sua maioria, por escravos alugados como carregadores de café, trabalhadores em armazéns, ou estivadores.

Sobre este período colonial, Rocha e Nunes (1993) explicam que como a grande parte do trabalho era escravo, o interesse sobre a saúde do trabalhador era baseado no preço que o escravo valia e na sua capacidade de produção. Segundo Yunes e Primo (*apud* ROCHA; NUNES, 1993), a esperança de vida ao nascer na colônia Brasil entre 1870 e 1890, era de 33,9 anos.

As condições eram insalubres e arriscadas, acentuando ainda mais a sua condição de vida deplorável. As instalações portuárias eram precárias: constituíam-se de trapiches, que eram armazéns com pontes construídos de madeira, ou pontões, que eram locais em terra firme, explorados pelos seus proprietários, comerciantes locais.

As mercadorias ficavam nesses armazéns desestruturados, ou ao relento pelas ruas e praias, facilitando a presença de vetores como ratos e insetos.

Santos foi o berço das campanhas abolicionistas e republicanas, sendo que os primeiros escravos libertos foram trabalhadores do porto. A vocação abolicionista da cidade é explicada por Gitahy (1992) devido ao acentuado número de negros e mestiços existentes desde a época da independência, quando 70% da população não eram brancos. Em 27 de fevereiro de 1.886, uma lei municipal aboliu a escravatura local.

As quantias que antes eram pagas aos proprietários de escravos, passaram a ser repassadas pelos comerciantes aos “novos trabalhadores livres”, que continuavam a morar nos quilombos.

Ainda no fim do século, com o processo de imigração, a população santista dobrou, conforme afirma Gitahy (1992). A população era formada por um número crescente de ibéricos, chamados para substituir o trabalhador escravo. Eram de origem humilde, com alto índice de analfabetos: entre os homens na faixa dos 60%; e entre as mulheres pior, na faixa dos 80%.

O trabalho portuário era sazonal, pois girava em torno da safra do café, e com salários aviltantes. O transporte de embarque e desembarque era feito nas costas por doqueiros e

estivadores, com suas colunas, ombros e joelhos sobrecarregados; ou por carroças puxadas a burro, sob calor sufocante em ruas estreitas e insalubres.

As epidemias estavam presentes pela falta de infra-estrutura urbana: o fluxo de pessoas e mercadorias traziam mais doenças; não havia coleta de lixo e rede de esgoto; os dejetos humanos eram despejados a céu aberto, nos vários córregos que cortavam a cidade.

Os portuários moravam amontoados em cortiços improvisados, junto às coqueiras. Esses cortiços são descritos a seguir, conforme relatório do Dr. Olyntho Rodrigues Dantas (1895), inspetor sanitário em comissão no 2º Distrito de Santos:

[...] a maior parte destas casas não tem soalho e nem atijoladas são: porém baixas, estreitas, úmidas escuras e mal arejadas. Paredes velhas, fendidas, esburacadas, sujas; áreas e pátios lamacentos e o chão em natureza. Muitas não têm esgoto. Salas e quartos, já naturalmente acanhados, ainda se reduzem por divisões de madeiras formando outros compartimentos. O espaço limitado pelo forro e teto aproveita-se para dormitório, abrindo-se no forro um buraco por onde entram os que o ocupam. (*apud* GITAHY, 1992, p.176).

Violentos surtos de cólera, febre amarela, varíola, malária e peste bubônica afastavam as companhias de navios estrangeiros do “Porto Maldito”. Santos ser uma cidade com tendência política republicana, o Governo Imperial se mostrava indiferente à situação da população.

Em 1886, ainda durante o Império, é aberto o processo de concorrência pública para melhoria do Porto; em 1888, por Decreto Imperial, é autorizado o contrato de concessão a favor do grupo empresarial comandados por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle, a futura Companhia Docas de Santos. Este contrato, durante o período de construção do cais, sofre, por interesses políticos financeiros, várias modificações favoráveis aos concessionários: tanto no tempo da concessão, que passa de 39 para 90 anos; quanto na área cedida, inicial de 866 metros de cais para 4.720 metros de rampa.

No final do século XIX, época da proclamação da República, a atividade agro-exportadora do café era base do desenvolvimento de São Paulo. Por isso, a construção de um porto organizado e o sanitarismo da cidade passaram a ser metas conjuntas e essenciais na fase inicial da República, que tem como objetivo fazer do Brasil um país desenvolvido, sem restrições por parte do comércio exterior.

Começa a surgir no Brasil uma nova relação no trabalho, imposta pelo desenvolvimento industrial, atendendo aos interesses do capitalismo, iniciado pela revolução industrial na Europa.

O Porto Organizado de Santos foi inaugurado no dia 02 de fevereiro de 1892, com a atracação do navio Nasmith. A Companhia Docas de Santos entregava, no dia 02 de fevereiro, os primeiros 260 metros de cais.

No ano de 1893, com a incidência de mortes na cidade por epidemias, que ocorriam desde o ano anterior, e com o avanço da doença em direção ao interior, o Governo do Estado se organiza para sanear a cidade. Enviou nesse ano a primeira “Comissão de Desinfecções”, que removeu os doentes para isolamento, controlou os focos nos cortiços, quintais, fossas, latrinas, cocheiras, armazéns e lavanderias públicas, reduzindo os surtos imediatamente.

Segundo estudos do Professor Fuentes, da Universidade de Cornell, que trabalhava em Santos pelo Serviço Sanitário do Estado, em 1893, a população era de 30.000 habitantes, alojados em 3.324 casas, casebres e cortiços (GITAHY, 1992).

Posteriormente o Estado cria a “Comissão Sanitária” para o policiamento sanitário, a qual entrava em choque com a população, que não aceitava nem as demolições dos cortiços insalubres, e muito menos a vacinação, obrigatória por lei desde 1892.

Entre 1890 e 1904, morreram mais da metade da população santista da época, que era repostada com a vinda de novos imigrantes. Nesta época, de forma paradoxal pela morbidez do processo, dada a falta de mão-de-obra ocasionada pelas mortes e pela fuga da população, os trabalhadores portuários conquistavam suas reivindicações salariais.

Abaixo, a Tabela 4 apresenta o número de óbitos por epidemias, durante o período de 1889 a 1914, elaborada pelo médico santista Guilherme Álvaro.

Tabela 4 – Números e causas de óbitos por epidemias em Santos, entre 1889 e 1914.

Anos	Febre Amarela	Variola	Tuberculose	Tifo	Recém-nascidos	Malária	Outros	Total de óbitos
1889	750	11	68	-	11	107	37	1712
1890	35	3	70	21	33	41	21	396
1891	977	24	102	34	51	81	53	2473
1892	1742	823	130	19	57	66	21	4173
1893	1642	59	135	33	57	78	52	3561
1894	172	39	173	25	30	104	39	1440
1895	1085	6	148	9	13	141	34	2574
1896	435	11	161	8	62	143	28	1780
1897	37	6	154	18	33	110	85	1331
1898	362	7	176	17	38	128	25	1625
1899	2	3	172	30	26	121	34	1376
1900	260	1	165	22	25	119	25	1369
1901	2	31	173	8	10	78	34	1312
1902	3	4	163	21	35	74	52	1371
1903	6	1	180	16	35	91	80	1490
1904	2	77	185	10	35	60	50	1507
1905	0	6	173	6	10	40	47	1391
1906	0	0	170	6	26	33	52	1404
1907	0	3	197	9	12	42	93	1609
1908	0	100	215	9	28	41	72	1636
1909	0	1	194	10	26	20	90	1544
1910	0	0	217	8	20	16	108	1469
1911	0	1	212	10	25	15	140	1514
1912	0	0	187	5	32	-	59	1639
1913	0	2	188	6	35	14	93	1637
1914	0	1	173	11	25	-	65	1603

Fonte: Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, 1889 a 1914. ALVARO (1919).

Uma Comissão de Saneamento foi organizada para reurbanizar a cidade, através da construção de canais para drenagem da cidade e de uma rede de esgotos, junto com o planejamento, a construção e o calçamento de ruas e praças.

Desta comissão destacamos o engenheiro positivista Saturnino de Brito, cujo projeto dos canais e da rede de esgoto começa a ser viabilizado em 1905, graças à prosperidade econômica da cidade, proveniente das exportações do café.

Os canais com suas avenidas paralelas, marco e patrimônio da organização urbana de Santos, e o saneamento, fazem a cidade expandir também em direção à praia, que passa a ser frequentada por turistas.

A Companhia Docas participa também do urbanismo da cidade, dragando o lodo negro que a cercava e aterrando ruas na orla da praia, como uma contrapartida aos benefícios concedidos pelo Governo Federal, que lhe aumentou tanto o prazo de concessão quanto o espaço anteriormente determinado.

E assim o Porto veio avançando sobre a Cidade, e as Docas sobre a comunidade. Aos poucos acabou com os trapiches e adquiriu o direito de monopólio da mão-de-obra no cais, o que também não era previsto no contrato. Com isto estabeleceu o domínio econômico de pessoas de fora da cidade sobre a atividade portuária, em detrimento dos comerciantes locais. A companhia recebe o apelido de “O Polvo”, pois com seus tentáculos abraça tudo o que pode. Domina o trabalho através do apoio do governo, que enviava o exército para coibir as greves, e pelo grupo de fura-greves mantido pela empresa.

Mas o porto foi entrada também de movimentos sociais vindos da Europa. O movimento operário santista foi influenciado primeiramente por idéias socialistas do fim do século XIX, e depois fundamentado pelo anárquico-sindicalismo característico no início do século XX.

Este movimento teve como base o trabalhador portuário, pois as condições de trabalho, saúde e moradia, já relatadas anteriormente, juntamente com a força do monopólio da Companhia Docas foram combustíveis para este tipo de movimento, acrescido que este trabalhador possuía posição crucial para a economia da cidade e do país. Os imigrantes italianos e espanhóis foram os principais responsáveis pela difusão do anarquismo, pois trouxeram de seus países de origem, a experiência sindical.

Antes da República, ainda em 1877, trabalhadores de carga e descarga de café já faziam movimentos grevistas. Em 1889, carregadores do porto fizeram a primeira grande greve por aumentos de salários. Este contexto ideológico temporal, acrescido da política tradicionalmente liberal já existente na cidade de Santos, fez surgir uma cultura portuária santista.

Através da organização de sindicatos, os anarquistas visavam obter o controle do mercado de trabalho: se todos os membros de uma dada categoria profissional estivessem associados a um sindicato, os patrões não teriam alternativas senão procurar o sindicato da categoria para negociar a contratação de trabalhadores, e tudo o que lhes dissesse respeito. Esse era o objetivo perseguido pelos anarquistas.

Em 1904 surgem duas entidades sindicais: Sociedade Primeiro de Maio, constituída principalmente por operários da construção civil; e Sociedade Internacional União dos Operários, composta, em sua maioria, por trabalhadores do café.

Em 1907, é fundada a Federação Operária Local de Santos e, a partir de 1908, outras várias entidades com características sindicais são fundadas, juntamente com o surgimento de figuras políticas combativas e de jornais com posicionamentos políticos.

A cidade então passa a ser reconhecida como “A Barcelona Brasileira”, local de algumas das primeiras greves no Brasil. Primeiramente por aumentos de salário, depois pela diminuição de jornada de trabalho para oito horas; por readmissões de companheiros; e posteriormente como protestos pelos acidentes de trabalho.

Estas greves, às vezes vitoriosas, outras não, tinham a simpatia da população e de outras categorias, chegando até aos trabalhadores de outras cidades que, em certas vezes, aderiam em solidariedade ao movimento.

Não obstante, em 1919, vem, através de uma greve, a conquista pelas 8 horas de jornada de trabalho. Neste ano é fundada a Sociedade dos Estivadores de Santos.

Segundo Aguiar (2002, p. 58), em 1920, 35,6% da força de trabalho que se encontrava na Companhia Docas era de europeus. A partir do período da Primeira Grande Guerra Mundial, 1914-1918, estes operários presenciaram o esvaziamento do discurso do movimento anarquista europeu, devido ao fortalecimento do Estado em todo o mundo. Já a Revolução Bolchevique, na Rússia de 1917, que se apropriou do Estado e o transformou em instrumento da ditadura do proletariado, ganhava força.

Em 1922 é fundado o Partido Comunista do Brasil, o que resultou na substituição gradativa da ideologia anarquista pela comunista dentro da organização sindical portuária, pois preconizava a luta política em favor de um Estado que elaborasse leis trabalhistas.

Esta mudança foi além dos limites das organizações sindicais: transformou o comportamento das forças ideológicas da cidade.

[...] é neste momento histórico que a cidade de Santos inicia sua trajetória revolucionária comunista sob orientação do PCB, sufocando sua identidade anarquico-sindicalista e com ela o abandono de seu codinome Barcelona Brasileira, passando à construção de uma nova identidade, no decorrer dos anos

30 até 51, quando surge como Moscouzinha ou Cidade de Prestes e o Porto de Santos como Porto Vermelho. (AGUIAR, 2002, p.60).

Gittahy ao analisar a formação da cultura urbana santista, influenciada pelo movimento operário local, entre o fim do século XIX e o início do século XX, aponta para o fato crucial de que:

[...] a preexistência em Santos de um veio cultural radical, ligado ao caráter cosmopolita da cidade portuária e às características do meio social local, que contribuiu para conferir às lutas operárias a repercussão que estas obtiveram. Estas fontes subterrâneas da cultura santista, de difícil reconstituição histórica, incluíram a criação e a transmissão de tradições e valores culturais, através dos itinerários imprevisíveis da comunicação oral e mesmo da elaboração do “mito de origem” (versão local de sua própria história). O papel da mulher, do negro, do índio, do imigrante são apontados como elementos indispensáveis para pensar sobre a constituição de qualquer comunidade operária santista na época, seus mecanismos de reprodução e transmissão cultural. Se a cultura urbana santista influenciou o movimento operário combativo, que escolhe uma ideologia radical, ela acaba imprimindo na cultura santista a forte presença desta classe social. (GITTAHY, 1992, p. 20).

As raízes do modo de pensar, agir, viver e da prática política e sindical do trabalhador portuário santista aqui foram apresentadas. Momento em que o porto foi construído, e estrangeiros, de diversos países, chegaram para compor a força de trabalho no Brasil, com suas culturas e ideologias, enfrentando as epidemias e a falta de estrutura social. Este período histórico do Brasil possui similitudes, em relação às condições de vida e saúde, com o dos países europeus, durante a Revolução Industrial destes. Os trabalhadores portuários santistas desta época, foram operários que construíram uma consciência coletiva sobre a importância das conquistas sociais, reflexo de sua origem, do extinto de sobrevivência frente às condições de vida na cidade, e de trabalho no porto, transmitida para as gerações seguintes.

1.2 - O GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS E A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO ORGANIZADO

Conforme Oliveira (2002), a ascensão de Vargas ao poder, no final de 1930, foi reflexo da necessidade de um novo modelo social e econômico para o Brasil, consequência da crise internacional, iniciada com a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, que acelerou o processo de industrialização brasileira, já que o setor cafeeiro, base da economia nacional da época, foi drasticamente afetado.

A partir de 1930, o Estado controlou com vigor a política econômica nacional, dando ênfase ao setor industrial. A decadência da elite governante agrária trouxe o fortalecimento de novos grupos sociais, com novos interesses, que chegavam ao poder através da reorganização do Estado. O Governo Vargas representou uma tentativa de conciliação nacional entre os diversos interesses das elites regionais do país, rurais e urbanas, criando e organizando um modelo político e econômico que pudesse envolver os mais diferentes interesses no país.

O populismo no Brasil surge nesta fase de transição de sociedade agrária para sociedade urbano-industrial, já que a população passa a ter importância para a sustentabilidade do governo e da economia. O nacionalismo e a participação do Estado são elementos fundamentais para o controle e delimitação das condições de atuação das classes assalariadas. Assim, é neste âmbito que são criadas a maioria das leis trabalhistas brasileiras: o salário mínimo; a jornada de trabalho de oito horas; férias e descansos remunerados; aposentadoria; trabalho regular e estabilidade no emprego, usadas como estratégias populistas para apaziguar as classes trabalhadoras e permitir o desenvolvimento industrial. Assim o populismo teve uma conotação desenvolvimentista no Brasil.

Foi instituída a carteira profissional de trabalho como um documento histórico. Foram criados a Justiça do Trabalho e o Ministério do Trabalho. Até então, os trabalhadores não tinham direitos, e o tratamento que recebiam dependia da vontade dos patrões, a maioria estrangeiros que dominavam as áreas de serviços urbanos.

Getulio Vargas governou por meio de decretos-leis, limitando o poder dos Estados, instalando uma ditadura no país.

Destacamos no período Vargas, como ações de destaque na relação entre trabalho e saúde: a criação do Serviço Especial de Saúde Pública (1942), que era um convênio com organizações

do governo americano, para combater as endemias de malária e febre amarela na região de produção de borracha, na Amazônia; a incorporação da Educação e Saúde para todos os brasileiros, na Constituição de 1934, embora só os trabalhadores urbanos fizessem jus, na prática, a atenção médica; a criação da Divisão de Higiene e Segurança no Trabalho, dentro do Departamento Nacional do Trabalho (1942); o adicional de insalubridade (1938); e as normas de segurança e medicina do trabalho, dentro da CLT (1943).

A criação dos Institutos de Aposentadorias e Pensões foi uma conquista para os trabalhadores, em termos de previdência social, pois atendeu a um desejo antigo das várias categorias de trabalhadores.

Contraditoriamente, no mesmo tempo que adotava uma legislação que atendia antigas reivindicações dos trabalhadores, o governo passou a interferir na atividade sindical.

Desde o início do governo, Getúlio Vargas empreendeu uma longa jornada para criar as bases da organização sindical no Brasil. Criou as Confederações, Federações e Sindicatos, instituiu a unicidade sindical, ou seja, um sindicato por categoria em determinada base territorial, e o imposto sindical, que estruturaria as entidades e permitiria a construção material da organização trabalhista:

[...] a nova lei de sindicalização imposta pelo governo de Vargas, por meio do decreto nº 19.770, de 19 de março de 1931, inaugurava uma prática de intervencionismo estatal sobre a vida interna dos sindicatos: determinava, entre outras coisas, que as organizações de classe só podiam se filiar a entidades internacionais mediante prévia autorização ministerial; os estatutos deveriam obedecer às normas predefinidas e serem submetidos à aprovação ministerial; os sindicatos, federações e confederações deviam relatar anualmente suas atividades aos órgãos ministeriais; e ao Ministério do Trabalho cabia conceder ou não o reconhecimento oficial, fiscalizar as assembléias gerais e a situação financeira dos sindicatos, lavrar multas pelo descumprimento da lei, fechar o sindicato, a federação ou a confederação por até seis meses ou promover a sua dissolução definitiva, podendo destinar o seu patrimônio a entidades de assistência social. (OLIVEIRA, 2002, p. 61).

A grande maioria dos sindicatos, que historicamente foram formados sob a influência dos comunistas e anarquistas, foi contrária à nova estrutura sindical, iniciando uma série de protestos. A figura do “pelego” surge com estratégia importante para descredenciar estes movimentos. Pelego é um pano grosso e dobrado que se coloca em cima do arreio, com a finalidade de amaciar a montaria, no caso, o pelego sindical é o líder, ou trabalhador, aliado ao governo, que se coloca como o "amaciadador" das relações, fazendo com que a política do Estado tenha maior aceitação entre os trabalhadores.

É na década de 30 que surge a maioria dos sindicatos portuários santistas existentes até hoje: Sindicato dos Estivadores (1930); Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários (1931); Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga (1932); Sindicato dos Trabalhadores Administrativos Portuários (1933); Sindicato dos Vigias Portuários (1938); Sindicato dos Empregados Terrestres Aquaviários e Operadores Portuários (1939).

Em Santos, no ano de 1934, trabalhadores portuários e várias outras categorias, entravam em greves de 24 horas, que eram reprimidas com violência e prisões. A Constituição de 1937 determinava que toda a tentativa de greve era considerada crime, prevendo prisão para os envolvidos no ato.

Diante da força do governo ditatorial, que tinha como inimigo principal o comunismo; da popularidade da estrutura oficial, levando em conta as vantagens oferecidas pela legislação trabalhista; e do peleguismo, o movimento sindical optou pela atuação dentro da estrutura, na expectativa de transformá-la.

Iglesias (1993, p. 83) descreve a manobra de controle do presidente Getúlio Vargas sobre o trabalhador: “Não era revolucionário, mas cooptador da classe, tirando-lhe o cunho particular, em sentido antimarxista: não queria o operário conquistando seus direitos pela luta, pela organização própria, mas como dádiva”.

Mesmo com a grande repressão por parte do governo, os comunistas continuam em evidência nos movimentos operários e nas organizações políticas em Santos. A primeira paralização de trabalhadores durante o Estado Novo foi feita por estivadores e doqueiros de Santos. Em protesto ao governo do presidente espanhol Francisco Franco, impediram um carregamento de café para aquele país, o que resultou em prisões, mortes, demissões em massa e intervenção federal na cidade, que foi ocupada por tropas do Exército.

O início da regulamentação do trabalho portuário se dá em 1934, com uma série de decretos que regularam as atividades nos portos organizados brasileiros. O Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, orientou os serviços a serem prestados pelas administradoras portuárias. O trabalho de capatazia, em terra, e estiva, a bordo, foram definidos através dos Decretos ns. 24.508, de 29 de junho de 1934, e 24.511, de 29 de junho de 1934, tendo as funções destes trabalhadores consolidadas por meio do Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943, a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho).

Cabia ao proprietário da embarcação o pagamento devido pela movimentação de carga, pagamento da mão-de-obra utilizada a bordo, bem como o pagamento do uso do porto, utilizando-se como base para a aplicação da taxa a tonelagem das mercadorias movimentadas.

O trabalhador portuário avulso, um prestador de serviços, tinha sua relação de trabalho intermediada com o contratador por um Sindicato de Classe, numa relação de dependência sem igual, pois cabia ao sindicato o papel de: escalar a mão-de-obra, formando os ternos; organizar o trabalho a bordo, através da figura do contramestre; fiscalizar o trabalho, pois ficava com as carteiras dos escalados, devolvendo-as no final da jornada; punir as irregularidades, suspendendo o trabalhador por tempo determinado; fornecer Equipamentos de Proteção Individual; controlar o pagamento da remuneração.

É um sistema conhecido como *closed-shop*, que compreende uma variedade de práticas que contém um elemento comum, o qual consiste em que, para conseguir ou manter um emprego, o empregado deve associar-se a um sindicato, ou seja, ser associado ao sindicato é uma condição para obtenção do emprego. (OLIVEIRA Jr., 1994, p. 102).

Este sistema, utilizado em vários portos do mundo, funciona como proteção ao trabalho sem vínculo, pois é o Sindicato de Classe que exerce a regulação sobre a oferta de mão-de-obra, ao controlar a entrada de novos membros no mercado de trabalho.

Em Santos a constituição do *closed-shop*, através de anteprojeto de lei em 1939, e legalizado posteriormente em 1943, com a CLT, ganhou força junto aos portuários, primeiro com os estivadores e depois com as outras categorias que surgiram. O sistema além de garantir a reserva de mercado e fortalecer as reivindicações por condições de trabalho e salário, representava uma conquista do trabalhador na luta contra o controle do processo de trabalho pelo

capital, representado, neste caso, pela Companhia Docas de Santos, já que esta pretendia, na época, que os estivadores voltassem a fazer parte de seus quadros, como funcionários.

Foi durante a “Era Vargas” que os TPAs conquistaram a oficialização do *closed-shop*, proporcionando o fortalecimento da cultura do controle do trabalho pelo trabalhador, e do poder econômico dos sindicatos portuários. Porém, ocorreu com o governo controlando o sindicato, na tentativa de desmontar toda a forte tradição política sindicalista operária santista, formada no século XIX com o anarquismo e, depois, com o comunismo.

No Brasil, criou-se uma nova estrutura sindical corporativa, de sindicato único, que passa a ser figura de interesse público e não mais instrumento de luta dos trabalhadores no conflito entre o capital e o trabalho, e sim instrumentos do Estado.

1.3 - AS CONSEQUÊNCIAS DA LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS E O FIM DO *CLOSED-SHOP* PARA O TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Em 1980 acaba o contrato de concessão para exploração do Porto de Santos pela Companhia Docas de Santos. A administração e operação do porto passam para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) criada pelo governo federal. Nesta época coexistiam, essencialmente, duas categorias de trabalhadores portuários: os portuários avulsos; e os doqueiros, que eram funcionários da CODESP.

Os avulsos trabalhavam a bordo dos navios e eram subdivididos, de acordo com suas funções, nas seguintes categorias: estivadores; da capatazia, como força supletiva aos doqueiros; consertadores de carga e descarga; vigias portuários; conferentes de carga e descarga; trabalhador do bloco.

Os doqueiros trabalhavam em terra firme, e eram divididos em: conferentes de capatazia; empregados da administração portuária; operadores de guindastes e empilhadeiras; operários do porto; guarda portuária; arrumadores; condutores da Marinha Mercante.

Na década de 90, o Presidente da República Fernando Collor de Melo implementou medidas de reformas econômicas e do Estado, justificando abrir o Brasil para o mercado mundial, fundamentado nos preceitos da livre economia de mercado, no contexto da globalização, imposta pelo aumento do fluxo de capitais, mercadorias, tecnologias, culturas e pessoas entre países.

Acentua-se o processo de esvaziamento do poder dos sindicatos e aumento do poder do capital sobre o trabalho. É a continuidade do processo de desestatização iniciado em 1985, durante o governo do Presidente José Sarney.

Dentre as reformas, a Portuária. Em abril de 1990 o Presidente Collor extingue a Empresa de Portos Brasileiros (PORTOBRÁS), vinculada ao Ministério dos Transportes, que controlava todo o sistema de portos brasileiros. Em 1993, o então Presidente da República, Itamar Franco, sanciona a Lei 8.630, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos ou da Privatização dos Portos, a qual Diéguez define da seguinte forma:

[...] entretanto, o que foi a privatização portuária? A privatização portuária, ou, melhor, a modernização dos portos, foi um processo ocorrido em diversos portos do mundo, com vista a agilizar o embarque e desembarque de cargas, aumentando a produtividade e diminuindo custos. A diminuição de custos implica além da redução de tarifas alfandegárias e de tempo de permanência dos navios nos portos, a redução da mão-de-obra. Apontada como principal fator dos altos custos portuários, a mão-de-obra foi alvo certo da modernização portuária no Brasil e em todo mundo. No Brasil o marco regulatório da modernização portuária é a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Esta lei, entre outros pontos, muda a gestão do trabalho portuário avulso, passando esta dos sindicatos para os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, administrados pelo operador portuário. A gestão de trabalho sai das mãos do trabalhador e passa para o poder dos empresários. (DIÉGUEZ, 2007, p. 11).

A Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações e operações portuárias, cabendo à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica: a Administração do Porto, denominada autoridade portuária; a autoridade aduaneira; autoridade marítima; autoridade sanitária; autoridade de saúde; e autoridade de polícia marítima.

O Programa de Privatização dos Serviços Portuários arrenda as áreas e instalações portuárias para empresas privadas, mas o governo continua sendo a autoridade portuária. As Companhias Docas dos vários portos brasileiros, como a CODESP do Porto de Santos, de

operadoras e administradoras, passam a exercer apenas a segunda função. Consequentemente reduzem seus quadros funcionais, através de programas de demissões voluntárias, e a maioria dos trabalhadores das Docas se tornam avulsos, registrados no OGMO.

A palavra de ordem das operadoras privadas é a competitividade entre portos e intra-portos, ou seja, entre terminais do mesmo porto. Os terminais privados investem na reorganização dos processos produtivos de infra-estrutura, em tecnologia e em mão-de-obra. O container tem destaque no processo, pois diminui o número de trabalhadores necessários.

A responsabilidade pelos altos custos operacionais, o que dificulta a competitividade, chamado de Custo Brasil, sempre foi atribuída, principalmente, ao custo da mão-de-obra:

[...] os “discursos do congestionamento” eram ao menos unânimes em responsabilizar os trabalhadores pelos principais problemas do porto. As *horitas* eram consideradas abusos trabalhistas respaldados em lei, sob a conivência do governo, ao passo que os trabalhadores eram acusados de se pautarem num corporativismo abusivo e intocável. Segundo essa lógica caprichosamente construída estava instaurada a “ditadura do portuário”. As *horitas* eram consideradas um dos principais focos causadores dos congestionamentos. Diversos fatores eram apontados: os navios permaneciam muitas vezes sem operar nos extraordinários, face à recusa dos armadores em requisitá-los; conforme assinalou um relatório da embaixada inglesa, uma vez que os trabalhadores eram pagos por salário-hora, “resulta adotarem uma tática de corpo mole”, amarrando a produção nas horas ordinárias a fim de atingirem os extraordinários. (SILVA, 1995, p.57).

No prazo de cinco anos contados a partir da publicação da Lei de Modernização dos Portos, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deveria buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

Impõem-se novas características necessárias ao trabalhador portuário, multifuncional, com maior escolaridade e qualificação. A multifuncionalidade indica que o trabalhador portuário deve atuar a bordo e em terra, tanto no trabalho braçal quanto operando equipamentos, exercendo tanto atividade de estiva como as de capatazia, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco. Assim, enquanto o navio não estiver pronto para operar, os trabalhadores podem ser deslocados para serviços nos armazéns do cais, para liberação de cargas ou outras tarefas.

Ocorre “a desregulamentação do trabalho no porto”, antes organizado pelos Sindicatos agora dirigida pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), uma organização sem fins lucrativos, mantida pelas operadoras. É o fim do *closed-shop*.

Conforme a Lei 8.630/93, a mão-de-obra na movimentação de cargas deve ser, obrigatoriamente, a de trabalhadores portuários avulsos, nos portos públicos e nos terminais portuários privativos, situados dentro dos limites da área do porto organizado. Porém, para os terminais portuários de uso privativo, situados fora dos limites da área do porto organizado, existem divergências de interpretação sobre a utilização ou não de mão-de-obra avulsa. Isto se transformou em controvérsia jurídica, levando as representações sindicais de trabalhadores portuários a interpelações judiciais trabalhistas.

Cabe ao OGMO, em relação ao TPA: administrar o registro e cadastro; organizar a escala de trabalho; expedir documentos relativos ao trabalho portuário; arrecadar das operadoras e repassar as remunerações aos trabalhadores, pelos serviços prestados e depositar os correspondentes encargos sociais, fiscais e previdenciários; aplicar normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho; implementar cursos necessários para capacitar o trabalhador à multifuncionalidade; fiscalizar a não-utilização, pelo operador portuário, de trabalhador que não seja devidamente habilitado para a função.

Outra entidade criada pela Lei de Modernização dos Portos é o Conselho de Autoridade Portuária, CAP, que é o espaço político onde se busca regular os conflitos de interesses, entre os envolvidos no trabalho portuário. É local de debate e formulação de políticas públicas voltadas para: fomento da ação industrial e comercial do porto; aprovação de plano de desenvolvimento e zoneamento portuário; assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente; e a instituição dos Centros de Treinamento Profissional. O CAP é formado por três blocos: o

primeiro formado por representantes das três esferas de governo; o segundo pelos trabalhadores; e o terceiro pelos usuários.

Fator importante para a eficiência de um porto é a qualificação de seus trabalhadores. Conforme explica Stein (2002, P. 119), os cursos que são necessários para a implementação não só da multifuncionalidade, mas de aperfeiçoamento dos trabalhadores portuários, encontram-se previstos no orçamento do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, sendo eles coordenados pela Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, controlador do ensino profissional marítimo. No caso do TPA, a Lei 8.630/93, prevê a criação de Centros de Treinamento Profissional, CENEPs, a serem instituídos pelos Conselhos de Autoridade Portuária.

O CENEP em Santos foi fundado em 2008. É formado por representantes: do poder público e entidades institucionais; das entidades de ensino e pesquisa; das entidades laborais; e das entidades empresariais. O bloco laboral é responsável pela apresentação de temas relacionados com desenvolvimento e aplicação de cursos e treinamentos para as funções técnicas, envolvidas com as atividades operacionais específicas, relacionadas com as atividades laborais portuárias para os trabalhadores portuários avulsos.

Em 1997, ocorrem as primeiras privatizações de terminais de contêineres no Porto de Santos, com investimentos de capital nacional e internacional.

O processo de modernização do Porto de Santos modifica o processo, a organização e as condições de trabalho dos TPAs. Representou para os TPAs a perda do controle sobre o trabalho, e, portanto, da reserva de mercado, reflexo do enfraquecimento do papel do sindicato.

CAPÍTULO 2

RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO IMPACTO DO TRABALHO SOBRE A SAÚDE DOS TRABALHADORES

Os seres humanos possuem uma peculiar capacidade de alterar a seu favor o ambiente de forma consciente, é o que chamamos de trabalho. A estas modificações, existem respostas do próprio ambiente, gerando e reduzindo riscos à saúde. Para Buschinelli (1993), nos últimos séculos, especialmente após a Revolução Industrial, o processo de apropriação da natureza ganhou contornos mais nítidos e uma escala planetária, e as consequências mais diretas e dramáticas acometem os indivíduos da linha de frente: os trabalhadores. Em sua análise sobre a evolução biológica do homem em relação ao universo e ao trabalho pondera:

A cosmovisão é que somos parte de um processo de 20 bilhões de anos e nossas células evoluíram nos últimos 2 bilhões de anos em um meio com características bem definidas e relativamente estáveis. Neste nunca existiram ruído elevado e constante, poeira de sílica livre cristalizada com *iu* de diâmetro, metais pesados em forma absorvíveis, benzeno, etc., em contato com estas células; e quando tal ocorre haverá lesões. O nosso desenvolvimento biológico, muito mais antigo e condicionante básico de nossa vida, não suporta atividade monótona e repetitiva, jornadas prolongadas, trabalho noturno e ritmos alucinantes: são agressões. Estas são as bases da questão Saúde dos Trabalhadores, e, portanto, a ação de quem se dedica a esta área é avaliar e solucionar a agressão sofrida pelos trabalhadores, o que é dificultada na nossa organização social atual, que está baseada na apropriação do trabalho. (BUSCHINELLI, 1993, p. 23).

As doenças do trabalho, ou doenças ocupacionais, são aquelas decorrentes da exposição dos trabalhadores aos riscos ambientais, ergonômicos ou de acidentes. Elas se caracterizam quando se estabelece o nexos causal entre os danos observados na saúde do trabalhador e a exposição a determinados riscos ocupacionais. Dessa forma, se o risco está presente, uma

consequência é a atuação sobre o organismo humano que a ele está exposto, alterando sua qualidade de vida. Essa alteração pode ocorrer de diversas formas, dependendo dos agentes atuantes, do tempo de exposição, das condições inerentes a cada indivíduo e de fatores do meio em que vive.

A primeira observação de uma doença profissional é atribuída a Hipócrates (460 aC-377 aC): foi uma cólica provocada pelo chumbo no trabalho de extração de metais. Plínio, o Velho (23 dC-79 dC), enciclopedista médico romano, descreveu o envenenamento pelo mercúrio como uma típica doença dos escravos que trabalhavam nas minas e pedreiras do Império.

O primeiro médico a analisar de maneira sistemática a relação entre o trabalho e a saúde foi Bernardo Ramazini. O seu estudo sobre as doenças dos trabalhadores, *De Morbis Artificum Diatriba*, escrito em 1700, pode ser considerado como o primeiro tratado importante sobre as doenças profissionais no modo de produção pré-industrial. Nele estabelece uma clara associação entre certas doenças e a ocupação ou atividade profissional de sua época. Como exemplos a cólica do chumbo nos pintores que utilizam o alvaiade; as perturbações dos esmaltadores que usam o antimônio; e a intoxicação pelo mercúrio nos fabricantes de vidro.

Durante a Revolução Industrial e seus consequentes problemas sociais, médicos estudiosos do século XIX como os franceses Villermé, Benoiston de Chateauneuf e Guépin e o teórico social Constantin Pecqueur, investigaram a influência de fatores sociais como pobreza, cultura e trabalho na saúde da população. Suas concepções logo se espalharam por outros países industrializados da Europa.

Na Alemanha, o revolucionário político, antropólogo e médico Rudolf Virchow, uniu-se a outros médicos como Salomon Neumann e Leubscher, para conseguir reformas sociais baseadas em três princípios: a saúde do povo como objeto de inequívoca responsabilidade social; as condições econômicas e sociais têm efeito importante sobre a saúde e a doença; devem ser tomadas providências tanto sociais como médicas, no sentido de promover a saúde e combater as doenças.

Contemporaneamente a Virchow, a teoria microbiana de Pasteur, baseada na unicausalidade biológica, assume a hegemonia científica médica.

Esta condição hegemônica só vem a ser derrubada após a II Grande Guerra Mundial, com a saúde se firmando como política social. O avanço tecnológico e a produção científica sobre

doenças crônico-degenerativas assumem papel importante para o estudo da prevalência da morbidades.

Surge a teoria da multicausalidade moderna, que preconiza uma avaliação das causas ou riscos das doenças através de uma abordagem múltipla, com uma fórmula articulada e hierarquizada para as complexas variáveis biológicas, psicológicas e sociais.

George Rosen definiu a doença humana como fenômeno não apenas biológico, mas, também, como resultado da atividade social:

A doença é um processo biológico mais antigo que o homem. Antigo como a própria vida. Um organismo vivo é uma entidade lábil em um mundo de fluxo e mudança. A doença e a saúde são aspectos desta instabilidade onipresente, são expressões das relações mutáveis entre os vários componentes do corpo, entre o corpo e o ambiente externo no qual ele existe. Como fenômeno biológico, as causas da doença são uma outra dimensão: nele a doença não existe como “natureza pura”, ao contrário, é medida e modificada pela atividade social e pelo ambiente natural que tal atividade cria. (ROSEN, 1979, p. 77).

Para Berlinguer (*apud* FACCHINI, 1993, p. 46), o processo central que influi na vida e na morte dos seres humanos é o trabalho. Os riscos ocupacionais adquirem maior importância na contemporaneidade, visto que o ser humano tende a dedicar a maior parte do tempo diário ao trabalho, sendo este sua principal atividade da sociedade atual.

Cohn e Marsiglia (1993, p. 71) analisam que “o trabalho não é em si nocivo e perigoso, como se intrinsecamente possuísse esses atributos, o que o torna uma atividade de risco é a forma como ele é organizado”.

No pressuposto do conceito filosófico de Marx (*caput* Cohn e Marsiglia, 1993), o trabalho implica um processo de reprodução social, com dois momentos, produção e consumo, que conformam uma unidade, aparecendo, ambos, como momentos determinantes desta unidade. A produção é considerada o verdadeiro ponto de partida, e por isso também o momento predominante dessa relação. O consumo é definido como consumo de energia, da capacidade vital humana, o gasto do cérebro, dos nervos, dos músculos, enfim, todo o desgaste do operário a cada jornada de trabalho.

Ainda no conceito marxista, há três momentos históricos no modo de produção capitalista: a cooperação simples, a manufatura e a maquinaria que, analisados por Cohn e Marsiglia (1993, p. 72), transformam o processo de desgaste e o perfil da morbidade e mortalidade dos diferentes grupos sociais e dos vários segmentos de trabalhadores.

Na cooperação simples, o controle do capitalista sobre o processo de trabalho se dá pela propriedade dos meios de produção e o trabalhador controla o processo de concepção e execução. Nesta fase, há um controle despótico sobre o trabalhador para que ele produza mais, prolongando a jornada de trabalho e pressionando a queda do salário. O trabalhador interage com um número bastante limitado de objetos naturais e despende de muito esforço físico, apresentando um gasto calórico bem elevado. A interação com objetos naturais que podem ter propriedades nocivas à saúde não chega a alterar em demasia o ambiente químico geral; os instrumentos de trabalho, por serem rudimentares, exigem grande dispêndio de esforço físico e a ampliação da jornada de trabalho para obtenção da rentabilidade do capital. No entanto, dada a autonomia do trabalhador em termos de mobilidade e liberdade de movimentos no processo de produção, o trabalho não se caracteriza pela monotonia e desqualificação. As principais fontes de desgaste dos trabalhadores residem no esforço físico despendido na extensão da jornada de trabalho e no contato com algumas matérias-primas nocivas.

No momento da manufatura, os ofícios dos antigos artesãos são agora decompostos em várias atividades, com tarefas parcializadas. A parcialização aumenta a produtividade na mesma unidade de tempo, pois elimina os chamados tempos mortos, quando o trabalhador abandona uma tarefa para executar outra. A soma dos trabalhos parcializados resulta no trabalho coletivo, porém há uma desqualificação de alguns trabalhadores e a sobrequalificação de outros, pois aqui há a separação da concepção e da execução do trabalho, repercutindo no equilíbrio psicológico, agravado pela maior exigência de concentração na mesma atividade durante a jornada de trabalho. O desgaste físico é reflexo desta divisão técnica, que limita as atividades e a mobilidade, introduzindo a monotonia e a repetição.

Na maquinaria, as ferramentas artesanais são substituídas e a força energética deixa de ser a força humana. Há aprofundamento da separação da concepção com a execução e da desqualificação, pois o trabalhador, com atividades isoladas, perde o conhecimento sobre a totalidade do processo de produção.

A maquinaria simples permite que o trabalhador mantenha algum controle sobre a realização da tarefa, pois como ele é quem aciona, prepara e ajusta a máquina, regula o ritmo de trabalho e toma algumas decisões. Neste caso, o capital busca incentivar a produtividade criando remuneração por volume de produção na tentativa de fazer o trabalhador aumentar o ritmo de trabalho. Como a maquinaria exige grande volume de inversão de capital e tem sua vida útil limitada pela concorrência capitalista, tornando-se rapidamente obsoleta, existe a tendência para a introdução de novos usos do tempo, como, por exemplo, o trabalho por turnos.

A outra situação da maquinaria é a organização científica do trabalho, representada pelo taylorismo e o fordismo, convertendo o trabalhador em objeto de produção. Os movimentos do trabalhador são determinados pela máquina, há uma intensificação do trabalho, aumento da parcialização, sendo estabelecido de antemão o “como fazer”. O taylorismo fraciona cada vez mais o trabalho em tarefas mais simples, enquanto o fordismo define o ritmo de trabalho, utilizando-se de uma esteira para o ordenamento seqüencial da cadeia do processo de produção. Neste caso o incentivo à produtividade é pelos níveis salariais, o consumo de massa e tentativas patronais de organizar e controlar a vida operária fora da planta industrial. Com a maquinaria o gasto calórico é menor, movimentos estereotipados e repetitivos predominam, há aumento dos riscos físicos e químicos com a diversificação de materiais, os turnos de trabalho rotativos trazem implicações sobre o ciclo circadiano, transtornos gastro-intestinais, sexuais, distúrbios de sono, etc., e sobre a vida social e familiar, e o ritmo de trabalho é intensificado, provocando fadiga física e mental.

Freysenet acrescenta a automação como um quarto momento, quando o processo produtivo quase não tem mais intervenção direta do trabalhador (COHN; MARSIGLIA, 1993, p. 63). Aqui os trabalhadores são submetidos a formas de organização de trabalho que implicam a sua imobilidade, associada à monotonia e à exigência de grande concentração, gerando grande tensão. Reduz-se o esforço físico, mas aumenta o desgaste psíquico, expresso no estresse e demais patologias psicossomáticas e nervosas. Além disso, a automação na produção química, na metalúrgica e na petroquímica expõe o trabalhador a objetos de alta periculosidade e contaminação.

É ainda esse mesmo autor quem concluiu que esses quatro momentos do desenvolvimento do processo de trabalho no capitalismo imprimindo uma perda

progressiva do controle do trabalhador sobre o processo produtivo, e conseqüentemente sobre seu trabalho: na cooperação simples o trabalhador perde para o capital o controle sobre o processo de produção, na manufatura ele perde o controle sobre o seu próprio trabalho, uma vez que é a máquina que estabelece seu ritmo de trabalho, e por fim, na automação, ele se torna apenas um vigilante do processo. (COHN; MARSIGLIA, 1993, p. 63).

O aumento do domínio do processo produtivo pelo capital não acontece de forma passiva por parte dos trabalhadores e de suas entidades representativas. Existe uma nítida evolução histórica da consciência pelos direitos no trabalho, construída durante os movimentos operários, sociais e políticos, e a partir de estudos científicos:

E se nos momentos iniciais os trabalhadores lutam pela diminuição da jornada de trabalho e por aumentos salariais, quando ainda detinham o controle sobre a execução das suas tarefas, progressivamente essas lutas vão se deslocando também para a melhoria das condições de trabalho. As lutas e reivindicações pertinentes à saúde, como por exemplo, o reconhecimento de determinadas doenças como doença profissional, são bastante mais recentes. (COHN; MARSIGLIA, 1993, p. 73).

O resultado desta tensão, entre o capital e o trabalho, depende de fatores sócio-econômicos, do contexto histórico e da organização dos próprios trabalhadores.

2.1 - A INFLUÊNCIA DO PROCESSO DE TRABALHO NA SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

O psicanalista Christophe Dejours explica as repercussões do processo de trabalho sobre a saúde do trabalhador através da distinção entre os conceitos de condições e organização de trabalho:

As condições de trabalho dizem respeito às condições físicas, químicas e biológicas do ambiente de trabalho – temperatura, vibrações, radiações,

poeiras, ruídos, por exemplo – e repercutem sobre as condições físicas do trabalhador. A organização do trabalho diz respeito à divisão técnica e social do trabalho – à hierarquia interna dos trabalhadores, ao controle por parte da empresa do ritmo e pausas do trabalho e padrão de sociabilidade interna – e repercute sobre a saúde mental do trabalhador, causando sofrimento psíquico, doenças mentais e físicas. (*apud* COHN; MARSIGLIA, 1993, p. 71).

Independente do porto e do modelo econômico do país ao qual ele pertence, existe uma semelhança comum a todos: as mudanças no processo de trabalho através da tecnologia. É uma exigência do mercado internacional, que busca do aumento da produtividade com redução de custos operacionais.

De forma geral, os resultados em investimentos na tecnologia portuária têm sido positivos, porém em níveis diferentes, mesmo entre portos de um mesmo país, pois a eficiência varia de acordo com a organização social local.

Até mesmo as atividades mais rudimentares no porto passaram por alguma modernização com o tempo. No início do século, os sacos eram transportados nas costas ou na cabeça do trabalhador do costado do cais até o porão do navio. Provavelmente este era o trabalho mais penoso no cais, pois era feito de forma estritamente braçal. Com a chegada dos guindastes, foi possível reduzir a penosidade: surge a lingada, ou seja, os sacos passaram a ser arrumados em fardos, no costado do cais, e içados até o porão do navio pelo guindaste. A bordo, a lingada é desfeita, desamarrando os sacos que são colocados nos porões do navio. Se for desembarque, ocorre o contrário, os estivadores fazem a lingada nos porões do navio, que é içada e, então, desfeita no costado do cais.

Mas é o container o símbolo da mudança tecnológica no porto. A necessidade de reduzir custos de transportes e de manuseio e aumentar a segurança e a rapidez nos intercâmbios comerciais, fez surgir essa caixa metálica padronizada, que se tornou a espinha dorsal do transporte internacional. Porém, também é símbolo de ameaça no trabalho dos TPAs: o seu manuseio produz riscos, devido às dimensões e peso; e sua praticidade diminui postos de trabalho, pois com a sua utilização, o transporte de cargas gerais requer menos trabalhadores.

Algumas inovações tecnológicas reduzem alguns riscos, porém acentuam outros. A forma como a tecnologia é utilizada também tem influência na presença dos riscos. Tomamos como exemplo novamente os contêineres: na fase pré-conteneurização, o estivador dominava, no sentido físico, a carga. No caso de contêineres isso não acontece: "Um elemento tensionador do processo de trabalho que também merece consideração: se era possível controlar um saco de açúcar para que não machucasse ninguém, o mesmo não é possível com um contêiner" (ZOTTO, 2002, p. 103).

Outro exemplo são as nuvens tóxicas formadas por gases emitidos pelos escapamentos dos caminhões que transitam pela planta portuária. Esse risco poderia ser minimizado com o uso de combustíveis limpos, e, ou simplesmente, modificando o local do cano do escapamento: para cima do teto e voltado para a parte posterior do veículo, como fazem países da Europa e América do Norte.

A automação, processo impulsionado pela globalização, é realidade nos portos considerados mais eficientes e importantes do mundo, como o de Hong Kong, na China, e o de Antuérpia, na Bélgica. Estão entre os mais utilizados do mundo, onde os equipamentos, inclusive caminhões, são operados à distância por operadores.

A Lei de Modernização dos Portos no Brasil trouxe celeridade nos investimentos de infra e supra-estruturas no cais santista, determinando novos processos, condições e organizações de trabalho.

Na história do Porto de Santos, os processos de trabalho passaram pelos três momentos históricos no modo de produção capitalista, de acordo com o conceito marxista: a cooperação simples, no início do trabalho portuário; a manufatura, quando, para aumento da produtividade, as tarefas foram divididas em várias atividades, multiplicando as funções e os ofícios; e a maquinaria, no início da modernização dos portos, com a evolução dos contêineres, guindastes, empilhadeiras e pontes rolantes, mudando as características do trabalho portuário, que perde o perfil essencialmente braçal.

No Porto de Santos, atualmente, a operação de equipamentos sofisticados e o trabalho braçal convivem no mesmo espaço, expondo os trabalhadores aos velhos riscos, como a queda de equipamentos ou acidentes em escadas; e aos novos riscos, devido ao ritmo imposto ao homem pela máquina.

A introdução de novos processos de trabalho no porto trouxe uma série de consequências e impactos sociais para o TPA, pois repercute diretamente na necessidade de nova qualificação para a força de trabalho.

O trabalho braçal necessita de muito esforço físico, com gasto calórico elevado e contato direto com diversos produtos de variadas características físicas e químicas. Neste caso, o desgaste físico predomina em relação ao psicológico. Já na operação de equipamentos de alta tecnologia, há a exigência de movimentos repetitivos e de grande concentração para o desenvolvimento das atividades, com pouca mobilidade, associado, portanto, à monotonia. Predomina, neste caso, o desgaste psicológico em relação ao físico.

Portanto, a relação estabelecida entre o homem e a tecnologia proporciona riscos para a saúde do trabalhador, tanto no aspecto físico, como no mental e no social, e sua intensidade é relativa, dependendo da forma como é utilizada.

O trabalho e o porto são referências sociais importantíssimas para o TPA do Porto de Santos, além de ser, para a esmagadora maioria, a sua única fonte de rendimento. O trabalho é uma fonte potencial de realização e desenvolvimento; e de motivação e satisfação. É, portanto, um fator de socialização e de participação.

A seguir, serão analisadas considerações acerca da organização e condições do trabalho portuário avulso do Porto de Santos e a saúde dos TPAs.

2.2 - A INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO NO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

Como afirma Soares (2005, p. 49) “os estudos de Dejours & Abdoucheli (1994) atribuem à organização do trabalho o elemento central para o entendimento do sofrimento psíquico no trabalho”. Portanto a organização do trabalho portuário avulso é fundamental para que a eficiência não se dê apenas no campo da produtividade na movimentação de mercadorias, mas também no campo da segurança e da saúde dos TPAs.

A organização está sujeita diretamente ao grau de desenvolvimento tecnológico do porto e da organização interna da sociedade a qual ele pertence.

No Porto de Santos, a divisão técnica do trabalho avulso se dá através diferentes categorias de TPAs, que desempenham suas atividades em diferentes ambientes portuários, com uso variável de tecnologia. Soares (2005) assim :

1. Estivador é o responsável pela movimentação de mercadorias exclusivamente a bordo das embarcações. O processo de colocação de mercadorias para dentro das embarcações é conhecido com estivagem. Já o processo de retirada, é a desestivagem. A estiva é subdividida pelas seguintes funções:

1.1. Coordenação das operações de estivagem:

1.1.1. Chefe de Estiva ou Contramestre-Geral, que é o responsável por toda a operação de estivagem da carga, tem como funções principais a elaboração e supervisão técnica da operação; coordenar os serviços do contramestre de porão; zelar pelas normas de higiene e segurança do trabalho; substituir todos os trabalhadores sob sua supervisão em caso de negligência ou falta grave e emitir relatório acerca de qualquer incidente ocorrido ou que tenha prejudicado a operação portuária;

1.1.2. Contramestre de Porão zela pela fiel execução dos serviços de estivagem nos porões dos navios; observa a composição dos ternos; diligencia soluções para problemas durante a operação; relata avarias; providencia juntamente com o contramestre-geral e fiscal a emissão da Comunicação de Acidente do Trabalho – CAT; reporta-se ao contramestre-geral;

1.2. Operação de equipamentos:

1.2.1. Operador de ponte rolante, que opera este equipamento para navio especializado de celulose;

1.2.2. Guincheiro, que é responsável pela operação dos guinchos de bordo, para içamento da carga a ser estivada;

1.2.3. Guindasteiro, responsável pela operação dos guindastes de terra, para içamento da carga a ser estivada;

1.2.4. Tratorista, responsável pela operação de tratores à bordo do navio;

1.2.4. Empilhadeira, responsável pela operação de empilhadeiras no interior o porão para movimentação e acomodação da carga;

1.2.5. Portaló ou Sinaleiro, responsável pela sinalização ao guindasteiro, guincheiro e operador de ponte rolante, dos movimentos e direção a ser dada à carga, orientando-os no posicionamento e local de colocação, no caso de não ser navio especializado;

1.2.6. Manobreiro, responsável pela direção para retirada ou colocação de veículos nos navios especializados, chamados de ro-ro (*roll-on-roll-off*), e colocá-los nos caminhões cegonha.

1.3. Estivador de porão, responsável pelo recebimento da carga e arrumação dela no interior do porão;

A organização dos processos de estivagem se dá pela divisão do trabalho em grupos, conhecidos por ternos, de acordo com o número de porões do navio. O terno se subdivide: ficando parte dentro do próprio porão; e parte no convés da embarcação, mas em um trabalho de integração e interdependência:

A responsabilidade pela estivagem fica, em grande parte, nos ombros de um grupo de homens, que interagem de modo direto e personalizado. Mantêm relações de interdependência e complementaridade, e vivem eles mesmos todo o ciclo de operações envolvido no processo de trabalho. Cada membro do grupo tende a vir a ser um estivador completo, capaz de substituir seu colega. (CRUZ, 1988, p. 59).

2. O trabalhador de capatazia tem como atividade a movimentação de mercadorias nas instalações do cais ou armazéns de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.;

3. O Conferente de Carga e Descarga tem sua atividade restrita dentro das embarcações. É responsável pela conferência da carga e dos documentos necessários, pela requisição de pessoal avulso, material e equipamentos, necessários para o processo. São divididos em:

3.1. Conferente de lingada, que verifica, anota e fiscaliza toda a carga: contando os volumes; anotando suas características, procedência ou destino; verificando o estado das mercadorias; assistindo à pesagem; e conferindo os documentos, o pagamento de taxas e a liberação pela Receita Federal;

3.2. Chefe Conferente, que planeja, coordena, orienta, fiscaliza e acompanha o embarque e desembarque do navio, da chegada à saída do cais.

Nos navios porta-contêineres, os conferentes desenvolvem a atividade de planejar e documentar a distribuição dos contêineres: o planista indica aos estivadores onde o container deve ser colocado; e o planista-máster relata documentalmente, ao comandante do navio e à operadora portuária, as informações desta distribuição.

4. Consertador de Carga faz o reparo e a restauração de embalagens avariadas durante as operações; a abertura e reembalagem, com marcação, de volumes, para vistoria; e o escoramento da carga, nos porões, evitando que ela se desloque durante a viagem, causando avarias no carregamento ou no navio.

Seu trabalho é artesanal, utilizando: material de costura, quando o reparo é de sacarias; material e equipamento para solda de estrutura metálica das embalagens; material e ferramentas de carpintaria, com o serras, madeira, pregos, para o reparo de caixas e o escoramento das cargas; e fios de aço para amarrar volumes;

5. O Vigia é responsável pela segurança das embarcações e cargas movimentadas. Fiscaliza a entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas no porto, bem como da movimentação de mercadorias em toda a embarcação;

6. Os Trabalhadores do Bloco desenvolvem a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta, amarração de cargas e serviços correlatos.

Sobre a divisão social do trabalho portuário avulso, Sarti (1981, p. 22) explica que há uma disputa entre os TPAs pelo trabalho “nobre” e o “não nobre”: o nobre é aquele que se usa de tecnologia para a movimentação, com uso, por exemplo, de guindastes e empilhadeiras, é o caso de carregamentos de chapas de aço; o não nobre é basicamente braçal, em que se usavam pás, como, por exemplo, carregamentos de graneis de açúcar ou sal. Sabe-se que além de ser um trabalho fisicamente penoso, a remuneração não é compensadora: a produtividade é baixa, pelo fato de exigir apenas força de trabalho, onde tecnicamente falando, é uma operação intensiva em mão-de-obra. Portanto, a divisão entre trabalho “nobre” e “não nobre” é feita segundo critério de desgaste físico, com uso da força física, e também, principalmente, pelo critério do valor pago no manejo da carga.

Esta divisão social do trabalho também é processada através da divisão do efetivo do Órgão Gestor de Mão-de-Obra em duas categorias, de acordo com a precedência de escalação: registrados, que têm a preferência no rodízio da escala; e cadastrados, que funcionam como

reserva dos registrados. Quando o serviço a ser executado não é do agrado dos registrados sobram vagas, que, então, são oferecidas aos cadastrados, ou, como na gíria portuária são chamados, os bagrinhos.

Os resultados da pesquisa Porto Universidade, no capítulo Qualidade de Vida no Trabalho e Comprometimento Organizacional, apontaram a valorização da característica de autonomia e liberdade, de poder trabalhar de acordo com a vontade e a necessidade. Se conseguissem uma quantia satisfatória, tinham prerrogativa a de não trabalhar por alguns dias, rejeitando outras tarefas:

Valorizam sua autonomia, o cooperativismo e o corporativismo entre seus pares, o respeito e a satisfação com seu estilo de vida, a natureza do ofício e a sensação de bem estar no trabalho, desenvolvendo um discurso de coletividade, por um instinto de sobrevivência. (GONÇALVES *et al.*, 2007, p. 155).

Existe uma clara identificação desta categoria, que idealizava a possibilidade de trabalho livremente escolhido e de organização flexível, provavelmente herança do movimento operário anarquista, com as colocações feitas por Cohn e Marsiglia (1993, p. 71) sobre o trabalho como fator favorável à saúde.

O controle do ritmo de trabalho portuário atualmente é ditado pelo empregador, através da automação e das novas organizações de trabalho: a remuneração por produtividade; a velocidade determinada pela maquinaria; e a diminuição do número de trabalhadores no terno, para diminuição dos custos operacionais. O ritmo acelerado leva ao estresse, à fadiga e ao aumentando de ocorrências de acidentes.

Quanto à organização dos turnos de trabalho, desde julho de 1997 o Porto de Santos passou a operar em horário continuado, 24 horas ininterruptamente, em quatro turnos de seis horas, justificando a necessidade de maior agilidade na movimentação de cargas e redução dos custos logísticos. A medida foi essencial para atender, adequada e eficientemente, às necessidades de escoamento contínuo de cargas, e para aumentar o volume de mercadorias do Porto de Santos. Investimentos em equipamentos de alto custo também interferiram nesta decisão, pois assim não há tempo ocioso no uso dessas máquinas.

Esta jornada de 24 horas no Porto de Santos inseriu o trabalhador num regime de trabalho que contraria o relógio biológico do ser humano, pois o turno da noite é reconhecidamente

prejudicial tanto biologicamente, quanto socialmente. O trabalho em turnos rotativos tem implicações sobre o ciclo circadiano, com transtornos gastrointestinais, sexuais e distúrbios de sono, afetando a vida social e familiar.

2.3 - A INFLUÊNCIA DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS PARA A SAÚDE DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS

Para Dejours (*apud* COHN; MARSIGLIA, 1993) as condições de trabalho estão relacionadas às cargas físicas, mecânicas, químicas e biológicas do posto de trabalho, que incidem sobre o corpo dos trabalhadores, ocasionando desgaste, envelhecimento precoce, perda de tempo de vida útil, morte prematura e perfil patológico.

A epidemiologia considera o risco como a probabilidade de ocorrência de um dado acontecimento relativo à saúde, estimado a partir da ocorrência deste acontecimento em um passado recente.

Nos ambientes de trabalho no Porto de Santos, as condições de risco de doenças e de acidentes de trabalho se apresentam de várias formas conforme o tipo de carga, e variando em cada atividade envolvida no processo.

As cargas nos portos são classificadas, de um modo geral, em: granel líquido, onde se destacam os combustíveis petróleo e álcool, com seus derivados; granel sólido, que normalmente são produtos e matérias primas de origem agrícola ou mineral; e carga geral, com destaque para diversos produtos transportados em containeres, e os automóveis. O Porto de Santos é um porto de múltiplas cargas, onde, em média, a participação se dá em 40% de carga geral, 40% granel sólido e 20% granel líquido (GONÇALVES; NUNES, 2009, p. 97).

As cargas perigosas são aquelas que apresentam, pelo menos, uma das seguintes características: explosivas; inflamáveis; oxidantes; venenosas; infecciosas; contundentes; radioativas; corrosivas; e poluentes. Alguns tipos não só apresentam riscos aos trabalhadores, mas também ao meio ambiente.

As condições de trabalho no porto são bastante diversificadas quanto ao risco, de acordo com o ofício do TPA, pois além do uso de equipamentos diferentes, o cais e as embarcações possuem características próprias.

As atividades que utilizam pouca tecnologia, baseadas no uso da força física, onde muitas vezes o corpo do trabalhador é a sua única ferramenta, tornam a operação convencional bastante extenuante fisicamente, resultando em maiores riscos de se contrair doenças físicas, principalmente osteomusculares e lesões por acidentes. Nesta situação se enquadram: os estivadores de porão; os trabalhadores de capatazia, durante carregamento de braçal de mercadorias; os trabalhadores do bloco, principalmente quando na atividade de amarração de cargas; e os consertadores.

Quanto maior o uso de tecnologia, menor será o desgaste físico. Em contrapartida a menor mobilidade, o uso de movimentos repetitivos e a exigência de maior concentração, são fatores de risco às doenças metabólicas como a diabetes e a hipertensão; doenças psicossomáticas, estresse, depressão; e lesões por esforço repetitivo.

Os trabalhos desenvolvidos a bordo dos navios: de estiva; de vigia; de consertadores; de conferente de carga; e do bloco, possuem a condição comum, entre si, da instabilidade no equilíbrio físico durante as operações, visto o piso irregular e o balanço das embarcações sobre a superfície do mar.

As operações portuárias que são executadas nos porões do navio ou nos armazéns do cais podem afetar à saúde do trabalhador, pois são ambientes fechados com uma carga elevada de poluentes.

A pouca ventilação, com baixa taxa de troca de ar, e a falta de manutenção e limpeza dos equipamentos de ventilação, resultam em concentrações altas de dióxido de carbono e poeira causando, principalmente: irritação das mucosas; efeitos neurotóxicos; sintomas respiratórios e cutâneos; alteração dos sentidos; alergias; e asma, que regridem quando a pessoa se afasta do ambiente em questão.

A queima de combustíveis, derivada do uso equipamentos de operação dentro de ambientes fechados; e o alto índice de sujidade, composta por contaminantes como compostos orgânicos voláteis, formaldeído, poeiras, fibras, fungos, bactérias e vírus, têm sido as maiores fontes de exposição a poluentes nesse tipo de ambiente.

A combustão, associada à condição de má ventilação, pode resultar em exposição elevada ao monóxido de carbono, que está associada às infecções do sistema respiratório.

Por outro lado, o trabalho ao ar livre também é um fator de risco de agravos à saúde. As variações climáticas como sol, chuva, ventos, calor e frio, com oscilações de temperatura e

umidade durante o turno, levam a uma variedade de patologias, tanto dermatológicas quanto respiratórias, e de acidentes de trabalho.

Em um ambiente de trabalho ao ar livre e movimentado, onde há, muitas vezes, condições climáticas e de visibilidade adversas, existem vários riscos de acidentes em operações convencionais. Segundo Zotto (2002, p. 98), quando a empilhadeira está com o contêiner levantado, seu operador não tem boa visualização do que acontece ao redor, como por exemplo, a movimentação de pessoas e veículos em trânsito.

A exposição à radiação solar é outro componente perigoso do trabalho em ambiente ao ar livre, pois é associada ao câncer de pele. Segundo o Instituto Nacional de Câncer (INCA), a doença corresponde, hoje, acerca de 25% do total de casos de cânceres no Brasil. O conferente de carga e descarga é um dos TPAs, que mais tempo ficam expostos ao sol.

As condições de intempéries do clima e de radiação solar podem ser minimizadas pelo uso de equipamentos de proteção individual, inclusive protetores solares, o que é ainda pouco utilizado pela maioria dos TPAs.

A exposição à poluição também afeta o trabalho ao ar livre no porto. Um problema que vem se agravando nas últimas décadas é a exposição dos Trabalhadores Portuários Avulsos aos aerodispersóides, haja vista o constante fluxo de caminhões, trens e empilhadeiras.

Os caminhões possuem uma singularidade que agrava a dispersão de partículas no meio ambiente: além da queima incompleta do combustível que emitem, tem os escapamentos direcionados para o chão, o que mistura o monóxido de carbono à poeira, formando nuvens com partículas pesadas e tóxicas. Esse gás altamente venenoso tem como possíveis riscos à saúde: afecções na garganta, doenças respiratórias, bronquites, pneumonite e câncer.

Os ruídos gerados pelas operações de movimento de cargas por tempo prolongado e constante são agressões comuns contra os TPAs. Os próprios guindastes e empilhadeiras utilizam alarmes sonoros durante a movimentação, pois são equipamentos obrigatórios, seguindo a Norma Regulamentadora nº 29. Os ruídos não se limitam às lesões do aparelho auditivo, através do estresse ou da perturbação no ritmo biológico, comprometem outras funções do organismo, resultam em distúrbios: do sono; respiratórios; comportamentais; endócrinos; e neurológicos. Além das patologias, a surdez; o estresse; e o ruído por si só, aumentam as probabilidades de acidentes de trabalho.

CAPÍTULO 3

DIREITOS DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO

Atualmente, o trabalho portuário avulso no Brasil é regido principalmente pela Lei 8.630/93, a Lei de Modernização dos Portos, e a Lei 9.719/98, que dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário. O artigo 7, inciso XXXIV, da Constituição Federal garante ao trabalhador avulso os mesmos direitos do trabalhador com vínculo empregatício permanente.

A Lei 8.630, conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, regulamenta a exclusividade para os TPAs, na execução de serviços nas operações portuárias realizadas na área dos portos organizados, garantindo, portanto, uma espécie de reserva de mercado. Esta exclusividade decorre da restrição legal na execução de serviços portuários, dentro da área do porto organizado, por quem não esteja enquadrado, como TPA, nas atividades definidas como: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

Com o advento da Lei de Modernização dos Portos, instituiu-se um novo ordenamento no regime de exploração dos portos brasileiros e, principalmente, na gestão da mão-de-obra avulsa. Com isso, o controle que os sindicatos de avulsos exerciam sobre a escolha dos TPA foi repassado para o OGMO. Porém, fortaleceu os sindicatos para negociarem com os operadores portuários, entre outras coisas, a composição dos ternos, a remuneração das fainas e a definição das funções como forma de adequação das operações portuárias à realidade de cada porto.

Foi criado através do Decreto nº 1.467, de 1995, o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO). Este grupo coordena a implementação da modernização dos portos.

No âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, é criada a Unidade Especial de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário e, em nível Estadual, as Unidades Regionais de Fiscalização do Trabalho Portuário e Aquaviário.

O OGMO deve ser criado e mantido pelos operadores portuários em todos os portos organizados, com as seguintes atribuições definidas pela Lei: fazer a seleção e o registro dos TPA; promover-lhes formação profissional e treinamento visando à multifuncionalidade para os modernos processos de manipulação de cargas; efetuar a remuneração e recolher os encargos sociais; zelar pelo cumprimento das normas de segurança e saúde do trabalhador; aplicar sanções disciplinares aos TPA, quando previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de

trabalho; fornecer aos operadores portuários a necessária mão-de-obra na movimentação de cargas; ter responsabilidade solidária com os operadores portuários pela remuneração devida aos TPAs

O OGMO é uma organização de utilidade pública e sem fins lucrativos. Está proibido de prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra avulsa. Sua estrutura organizacional é composta por uma diretoria executiva e um conselho de supervisão com representação dos trabalhadores, operadores portuários e usuários dos serviços. Não é considerado empregador, portanto sua relação com os TPAs não gera vínculo empregatício.

O OGMO deve escalar os trabalhadores avulsos, através do sistema de rodízio, para que todo o efetivo possa ter as mesmas oportunidades de trabalho. Esse efetivo é dividido em duas categorias de acordo com a precedência de escalação: registrados, que têm a preferência no rodízio da escala; e cadastrados funcionam como reserva dos registrados.

A condição de TPA inscrito no OGMO surgiu em 1995, quando foi autorizado por Decreto, a realização de levantamento quantitativo de todos os trabalhadores portuários em atividade nos portos do país. De acordo com determinadas condições, alguns trabalhadores entraram diretamente nos registros e outros nos cadastros dos OGMOs.

Hoje a inscrição no órgão se dá somente quando houver necessidade de ampliação dos quadros. Primeiramente deve haver a habilitação profissional, através de treinamento realizado em entidade indicada pelo OGMO, quando o trabalhador entra na condição de cadastrado. O cadastrado pode ser promovido à condição de registrado, também por necessidade de complemento do quadro.

Os TPAs podem passar a condição de empregados, quando contratados por prazo indeterminado. Essa contratação se dá na forma das disposições da CLT, desde que o operador portuário o faça entre aqueles que são registrados no OGMO.

A escala é organizada da seguinte forma: quando um operador portuário requisita ao OGMO trabalhadores para movimentarem as cargas, este escalará primeiro os TPAs registrados, de acordo com suas posições no sistema de rodízio da escalação. Não tendo o número de registrados suficiente para atender ao serviço, os cadastrados serão chamados, de acordo com suas posições no sistema de rodízio.

Quanto à remuneração pelo trabalho portuário avulso executado, o operador portuário é obrigado a repassá-la ao OGMO, no prazo de 24 horas da realização do serviço. Cabe posteriormente ao OGMO: efetuar o pagamento no prazo de 48 horas após o término do serviço, exceto outro prazo previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho; e elaborar a folha de pagamento para fins de benefícios previdenciários como: aposentadoria, auxílio acidente e salário família.

A composição da remuneração do TPA é bem complexa. Levam-se em conta as particularidades da própria atividade portuária, cujo cálculo é baseado nos seguintes fatores previstos, em acordo ou convenção coletiva de trabalho: turno, se diurno ou noturno; tipo de carga movimentada; tipo de faina; tonelagem; cubagem ou unidade; navio atracado; categoria envolvida; função desempenhada; trabalho em dia normal ou em dia feriado ou no domingo. Esses itens compõem a taxa a qual contempla o descanso semanal remunerado, resultando no salário. É obrigatório o intervalo de 11 horas consecutivas entre duas jornadas de trabalho.

Conforme as Leis previdenciárias brasileiras, o TPA é segurado obrigatório da Previdência Social, cuja atividade, para fins previdenciários, é detalhada nos seguintes termos:

Filia-se obrigatoriamente ao Registro Geral da Previdência Social, na qualidade de trabalhador avulso, aquele que, sindicalizado ou não, presta serviços de natureza urbana ou rural, sem vínculo empregatício, a diversas empresas, com a intermediação obrigatória do sindicato da categoria ou, quando se tratar de atividade portuária, do órgão gestor de mão-de-obra (BRASIL, 2004).

3.1. - A SAÚDE COMO DIREITO SOCIAL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS

Foi na Inglaterra, na primeira metade do século XIX, que a Medicina do Trabalho surge enquanto especialidade médica. Era mais orientada para a seleção de trabalhadores e aos problemas da reparação de lesões ou doenças específicas do que para a prevenção dos riscos e fatores de risco no local de trabalho, funcionando como setor da própria empresa, consolidando o empregador, mais uma vez, como controlador exclusivo e direto sobre a força de trabalho.

Alguns acontecimentos somaram-se para mudar as relações entre o capital e o trabalho: a Revolução Industrial, para a qual o aumento da força de trabalho disponível se torna fundamental; a preocupação dos países capitalistas com propagação do ideal comunista, devido à vitória da Revolução Russa de 1917; a Primeira Grande Guerra Mundial de 1914 a 1918, que mudou as relações diplomáticas entre os países.

Para amenizar as condições inadequadas de trabalhado e evitar mais conflitos sociais, foi criada pela Comissão de Paz, após a Primeira Guerra Mundial, a Organização Internacional do Trabalho (OIT), uma agência multilateral especializada nas questões do trabalho no mundo, ligada à Organização das Nações Unidas (ONU).

A criação da OIT, que faz parte do Tratado de Versalhes (Parte XIII), baseou-se em argumentos humanitários, tendo em vista as condições injustas e difíceis de muitos trabalhadores; na estratégia de política social, devido ao risco de mais conflitos sociais, ameaçando a paz; econômicos, pois a regulamentação do trabalho era fundamental para o desenvolvimento econômico mundial.

Durante suas Convenções, a OIT elaborou algumas convenções e recomendações específicas sobre a saúde e segurança no trabalho: a Convenção e Recomendação sobre a Saúde dos Trabalhadores, em 1953; Recomendação sobre os Serviços de Medicina do Trabalho, em 1959; a Convenção e Recomendação sobre Proteção contra as Radiações, em 1960; a Convenção e Recomendação sobre a Proteção da Maquinaria, em 1963; Convenção sobre a Higiene no Trabalho (comércio e escritório), em 1964.

As inserções destas Convenções e Recomendações no ordenamento jurídico dos países dependem muito do grau de conquistas sociais e econômicas, e da organização dos trabalhadores. Sobre o processo de organização do trabalho nas diferentes sociedades, resultado das relações sociais entre o capital e o trabalho, Cohn e Marsiglia avaliam:

[...] e se esse processo não é homogêneo, e muito menos uniforme, dependendo do grau de organização dos próprios trabalhadores e da capacidade de reação do capital, no geral quanto mais periférica a sociedade maior a tendência de a sobrevivência cotidiana e a garantia de emprego se sobreporem às lutas por melhores condições de vida e trabalho. Antes, por exemplo, da automação ser uma ameaça à saúde dos

trabalhadores, ela é uma ameaça de redução da oferta de oportunidades de trabalho, e portanto à sua sobrevivência imediata.

Nesse sentido, quanto mais precários os direitos básicos dos trabalhadores, maior a dificuldade de eles se organizarem em torno das questões do trabalho e saúde, pois sobre eles pesa sempre a ameaça maior do desemprego e da fome, num mercado de trabalho crescentemente seletivo (COHN; MARSIGLIA, 1993, p. 74).

Foram fatores econômicos e sociais, e as características peculiares ao trabalho portuário, que fizeram com que a OIT elaborasse Convenções e Recomendações específicas que garantissem direitos, em âmbito internacional, ao trabalhador portuário.

A Convenção n.º 137 e a Recomendação n.º 145 da OIT, que foram ratificadas pelo Brasil, em 1995, preconizam ações sobre as repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos, através da adoção de uma política de empregos permanentes ou regulares nos portos; da adaptação dos profissionais à nova realidade portuária, devido ao uso de máquinas; do ecletismo no trabalho, com a qualificação mais ampla, provocando uma racionalização no tempo de operação das cargas.

A Convenção n.º 152 da OIT trata da Segurança e Higiene no Trabalho Portuário. Foi ratificada em 1990, trazendo grandes mudanças no escopo das instalações portuárias dos países mais industrializados.

No Brasil, tais mudanças são incorporadas ainda de forma gradual. Estudos levaram o Ministério do Trabalho e Emprego do Brasil, MTE, a fazer reflexões acerca do assunto. Assim foi publicada em 1997, a Norma Regulamentadora n.º 29.

A Norma Regulamentadora n.º 29, NR-29, trata da prevenção de doenças ocupacionais e acidentes típicos do trabalho portuário, com o objetivo de regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais; facilitar os primeiros socorros a acidentados; e alcançar as melhores condições de segurança e saúde destes trabalhadores.

Atendendo aos preceitos da NR-29, cabe ao OGMO criar e manter, em todos os portos organizados, o Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário, o SESSTP, para os TPAs, zelando pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho.

3.2. - SAÚDE OCUPACIONAL DO OGMO DO PORTO DE SANTOS

Saúde Ocupacional ou Saúde no Trabalho consiste na promoção e prevenção da saúde dos trabalhadores. Possui uma abordagem de prevenção, rastreamento e diagnóstico precoce de agravos à saúde relacionados ao trabalho, além da constatação da existência de casos de doenças profissionais ou danos irreversíveis à saúde do trabalhador.

As ações de saúde ocupacional nos Portos podem se organizar em ações de saúde: primárias, secundárias, e terciárias.

As ações primárias são de educação em saúde, através de atividades informativas e motivadoras; e de imunização dos trabalhadores. Devido à grande movimentação de mercadorias e pessoas na planta portuária, estas atividades, de prevenção e promoção em saúde, ganham grande destaque em períodos de epidemias ou pandemias, como aconteceu, por exemplos: o vírus da Síndrome Respiratória Aguda Grave (SARS); o vírus da febre amarela; e com vírus Influenza A (H1N1), conhecido popularmente como vírus da gripe suína.

Ações secundárias de saúde correspondem à realização de exames médicos obrigatórios de admissão, de retorno ao trabalho, de troca de função, de demissão e periódicos; e para elaboração de relatório de perfil profissiográfico, que associem a atividade profissional com os riscos ocupacionais para o trabalhador.

Ações terciárias de saúde responderiam principalmente, pela reabilitação das sequelas resultantes de doenças ou lesões relacionadas ou não ao trabalho.

O Serviço de Medicina Ocupacional do OGMO do Porto de Santos teve início em dezembro de 1999. Atualmente funciona na Rua Otávio Corrêa, sem número, bairro do Estuário, em Santos. A equipe atualmente é composta por uma médica coordenadora, dois médicos do trabalho, três enfermeiras do trabalho, quatro auxiliares de enfermagem do trabalho, uma auxiliar administrativa, uma fonoaudióloga. As instalações clínicas possuem consultórios e salas para realização de exames complementares.

Possui serviço de resgate 24 horas, para os primeiros atendimentos de urgência e emergência aos TPAs na área do cais do Porto de Santos e transporte para hospitais nos municípios de Santos, Cubatão Guarujá ou São Vicente, com a utilização de ambulâncias simples ou com Unidade de Terapia Intensiva, de acordo com o tipo de ocorrência.

O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional do OGMO/Santos realiza programas de educação em saúde como a Campanha de Prevenção e Controle do Diabetes, a Campanha de Prevenção e Controle da Hipertensão, Palestras DST/AIDS/Hepatites, a Campanha Vacinação Contra Febre Amarela e o Programa de Prevenção e Controle das Lesões de Pele. Complementando a atenção primária, são realizadas consultas médicas e exames biométricos.

Na atenção secundária à saúde, são oferecidos testes ergométricos, exames laboratoriais, audiometria, teste de visão, espirometria, raio-x de tórax, raio-x da coluna vertebral e eletroencefalograma.

Em 2005, foi implantado o Programa de Melhoria das Condições de Saúde, objetivando controlar e minimizar as conseqüências dos agravos mais prevalentes para a saúde do TPA, apresentando, dentre outros, os seguintes programas: Prevenção e Controle do Diabetes; Prevenção e Controle da Hipertensão; Reabilitação Vestibular.

3.3 – O DIREITO À SEGURANÇA NO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS.

Atendendo à NR-29, o OGMO do Porto de Santos, organizou o Serviço Especializado em Segurança do Trabalho, que tem como atribuição principal a organização de proteção contra acidentes. Segundo o OGMO/Santos, o serviço atualmente conta com três engenheiros e onze técnicos em segurança do trabalho.

Suas atribuições são: identificar as condições de segurança a bordo das embarcações; realizar análise dos acidentes, apurando as causas e fazendo as recomendações; comunicar, ao INSS, os acidentes de trabalho ocorridos com os trabalhadores avulsos portuários; proporcionar aos trabalhadores formação sobre segurança no trabalho; comprar, treinar e distribuir os equipamentos de proteção individual, EPIs, a todos os trabalhadores portuários avulsos; elaborar e implementar, juntamente com os operadores portuários, o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, PPRA, no ambiente do trabalho portuário; organizar e manter em funcionamento a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário, CPATP.

São considerados EPIs: máscara descartável, capacete, botas, luva de raspa, protetor de ouvido, óculos, macacão, bermuda, camisa, capa de chuva e colete. Há também a roupa

frigorífica, cuja higienização também é feita pelo OGMO. Os EPIs são entregues a um funcionário da operadora portuária contratadora, que os distribui aos TPAs no local, de acordo com o tipo de carga a ser manipulada.

A NR-29 exige a identificação das condições inseguras nas embarcações. Esta exigência será ampliada para os armazéns e demais áreas portuárias, através de regulamentação das propostas feitas pela comissão permanente nacional portuária. Detectada a irregularidade que pode ocasionar um acidente, o operador portuário ou a comissão de prevenção de acidentes da empresa ou embarcação são orientados pelo Serviço Especializado de Segurança do Trabalho do OGMO, a tomar providências para eliminar o risco.

O trabalhador avulso no Brasil tem direito aos benefícios previdenciários, concedidos em razão da existência de incapacidade laborativa, decorrente dos riscos ambientais do trabalho; tanto quanto o segurado empregado e o segurado especial.

O acidente de trabalho pode causar ao trabalhado desde um simples afastamento à perda ou a redução da capacidade para o trabalho, ou ainda, a consequência mais drástica: a morte.

Segundo o artigo 19 da Lei 8.213, de 24 de julho de 1991 (Brasil, 1991), que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social: “Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, ou pelo exercício do trabalho do segurado especial, provocando lesão corporal ou perturbação funcional, de caráter temporário ou permanente”.

A Previdência Social no Brasil também considera acidente de trabalho: aquele ocorrido no trajeto da residência, ou do local de refeição, para o trabalho, ou deste para aqueles, independentemente do meio de locomoção, sem alteração ou interrupção voluntária do percurso habitualmente realizado pelo segurado; a doença profissional produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade; e a doença do trabalho, adquirida ou desencadeada em função de condições especiais, nas quais o trabalho é realizado, e que com ele se relacione diretamente.

A Lei Previdenciária brasileira equipara também ao acidente do trabalho:

1. o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte do segurado, para perda ou redução da sua capacidade para o trabalho, ou que tenha produzido lesão que exija atenção médica para a sua recuperação;
2. o acidente sofrido pelo segurado no local e horário do trabalho, em consequência de ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho: ofensa

- física intencional, inclusive de terceiro, por motivo de disputa relacionada com o trabalho; ato de imprudência, de negligência ou de imperícia de terceiro, ou de companheiro de trabalho; ato de pessoa privada do uso da razão; desabamento, inundação, incêndio e outros casos fortuitos decorrentes de força maior;
3. a doença proveniente de contaminação acidental do empregado no exercício de sua atividade;
 4. o acidente sofrido pelo segurado, ainda que fora do local e horário de trabalho, na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa; na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito; em viagem a serviço da empresa, inclusive para estudo, quando financiada por esta, dentro de seus planos para melhor capacitação da mão-de-obra, independentemente do meio de locomoção utilizado, inclusive veículo de propriedade do segurado; no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.

A inferência causal é a reunião de elementos logicamente estruturados para explicar os acontecimentos. No acidente de trabalho, a causa deve ser explicada dentro da ótica da multicausalidade, analisando-se, de forma articulada e hierarquizada, as variáveis: processos de trabalho; organização do trabalho; e condições de trabalho.

A causa do acidente de trabalho é geralmente explicada por dois fatores: o Ato Inseguro, que é o praticado pelo trabalhador, em geral consciente do que está fazendo, mas contra as normas de segurança; e a Condição Insegura, indicada quando a realidade do ambiente e da organização do trabalho, oferecem perigos e ou riscos ao trabalhador.

O Ato Inseguro é considerado em muitos países, como a causa mais importante de acidente de trabalho, mesmo não sendo, em si mesmo, uma causa suficiente e necessária. O termo Ato Inseguro é muito vago para ser usado numa relação causal, pois ele só existe de fato, quando o trabalhador pode decidir pelo erro, ou seja, quando há todas as condições e organizações de trabalho necessárias, inclusive quando o treinamento e a informações estiverem à disposição do trabalhador, e este, por sua livre decisão, opta por fazer de forma diferente.

Dwyer (1994, *apud* SOARES, 2005, p. 55) desenvolveu uma teoria sociológica para explicar a produção de acidentes de trabalho, que parte do pressuposto de que os acidentes não são frutos nem das condições inseguras e nem de atos inseguros, mas sim das relações sociais do

trabalho. Este autor aponta, como produtores de acidentes, os níveis organizacionais: de rendimento, fatores de incentivos financeiros, carga horária excessiva, etc.; de comando, o autoritarismo e a desarticulação do grupo de trabalho; e da organização, que inclui a falta de capacitação e qualificação.

Segundo Alcantara (2005), a prática de se responsabilizar o trabalhador pelo acidente de trabalho ocorrido, também se reproduz entre os TPAs do Porto de Santos. Em sua pesquisa, 28% da amostra de TPAs entrevistados, imputam a culpa à falta de atenção entre os trabalhadores, devido ao cansaço físico, mental e outros fatores relevantes; e 20% apontam a culpa para a má conservação dos aparelhos. Para 52% da amostra, compete ao TPA a maior responsabilidade para evitar acidentes, seguido, pela ordem: pelo OGMO (22% da amostra); pelo operador portuário (8% da amostra); fiscais do Ministério do Trabalho (6% da amostra); e CIPA (4% da amostra).

Quanto ao cansaço citado acima, um resultado apresentado no estudo é que 40% do grupo trabalham entre 150 e 200 horas/mês, o que equivale a 40 ou mesmo 50 horas semanais.

A mesma pesquisa apresenta que: 32% da amostra já sofreram acidentes de trabalho; 92% da amostra têm colega que sofreu acidente; 98% da amostra acham importante seguir recomendações para prevenção de acidentes; 94% da amostra seguem as recomendações; e 36% da amostra gostariam que fosse feita fiscalização, prevenção e cursos, para melhorar as condições de trabalho.

O Anuário Estatístico da Previdência Social, AEPS, de 2007, mostrou que o número de acidentes do trabalho no Brasil, em 2007, foi de 653.090 casos de acidentes e doenças do trabalho, havendo um aumento de 27,5%, em relação ao ano de 2006. Foram registradas 2.804 mortes relacionadas ao trabalho. Além destes dados, a publicação também reúne informações sobre os setores que mais acidentam e as lesões mais frequentes, traçando assim um perfil dos acidentes de trabalho no Brasil.

No Porto de Santos, segundo Relatório de Acidentes do OGMO/Santos de 2007, o número de acidentes do trabalho com TPAs foi de 185 ocorrências, uma média de oito ocorrências por mês. Foram 98 casos com afastamento e 87 casos sem afastamento. Em relação a 2006, que apresentou 242 acidentes, houve uma diminuição de 23,6% casos.

No ano de 2008, houve uma diminuição de 26% no número de ocorrências com TPAs, foram registrados 138 acidentes, com 77 casos de afastamento e 61 sem afastamento.

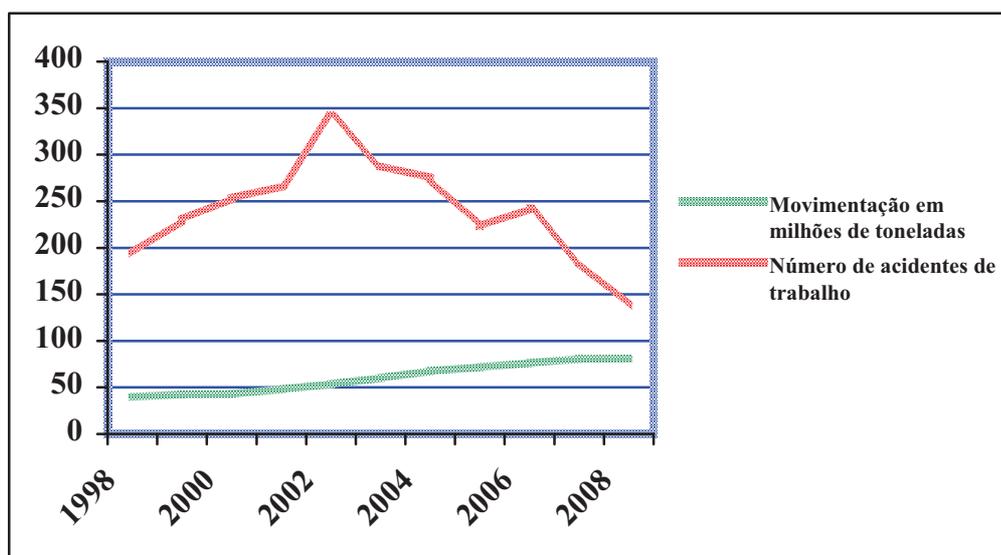
Segundo o relatório, a maior parte das ocorrências de acidentes com TPAs aconteceu por: operações irregulares, 50 acidentes; por postura incorreta; 26 ocorrências; e por posicionamento inadequado para a operação, 15 casos. Estes dados, em particular, reiteram a argumentação dos trabalhadores de que a culpa normalmente é imputada ao trabalhador, através da caracterização da ocorrência em Ato Inseguro.

A maior prevalência foi na categoria dos estivadores, 64, a seguir vem os trabalhadores do bloco, com 17 casos.

Os principais tipos de acidente foram impactos e prensamentos, respectivamente 28 e 27 casos, seguidos por 20 quedas no mesmo nível, 19 casos por esforço físico excessivo e 18 quedas de nível diferente.

O Porto de Santos vem batendo recordes de movimentação de cargas, ano após ano, porém o número de acidentes não acompanhou essa tendência, pelo contrário nos últimos dois anos, 2007 e 2008, houve redução do número de ocorrências, conforme descrito acima. Abaixo, quadro comparativo entre a evolução da movimentação de cargas, em milhões de toneladas, e a evolução no número de acidentes, no Porto de Santos, de 1998 à 2008.

Gráfico 1 – Comparação entre a evolução da movimentação de cargas, em milhões de toneladas, e a evolução do número de acidentes no Porto de Santos, SP. 1998 - 2008.



Fontes: CODESP, 2009; e OGMO-Santos, 2009.

Segundo a coordenação do Serviço Especializado em Segurança do Trabalho, a parceria entre o Órgão Gestor de Mão-de-Obra e a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário, foi fundamental para a redução dos acidentes. Destacaram a prevenção de acidentes, o aumento da conscientização do trabalhador e a distribuição de EPIs, para o resultado positivo.

CAPÍTULO 4

PESQUISA QUALITATIVA: A PERCEPÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO AVULSO DE SANTOS, QUANTO ÀS RELAÇÕES ENTRE TRABALHO E SAÚDE

A pesquisa qualitativa diferencia-se da quantitativa por privilegiar a profundidade, enquanto a segunda privilegia a extensão.

Para Geertz (1989), uma etnografia é uma descrição densa, o que implica a busca da profundidade e da contextualização dos significados. O autor exemplifica a profundidade, comparando dois garotos que piscam rapidamente o olho direito: um possui um tique involuntário; para o outro a piscadela é um ato controlado, um sinal para um amigo. Dependendo do desenho da pesquisa quantitativa, temos como resultado apenas: dois garotos que piscam o olho direito.

O que faz os indivíduos se reconhecerem como grupo é o compartilhamento de suas condições e estilos de vida, como algo com algumas características semelhantes. Os TPAs compartilham uma cultura de coletividade, com vocabulários próprios, códigos de ética e condutas. São valores passados de forma inconsciente aos pares e aos sucessores, essenciais para sua sobrevivência frente aos perigos e incertezas da profissão.

Na Pesquisa Porto Universidade (GONÇALVES, 2007), o relatório final do capítulo XXI, “Qualidade de Vida do Trabalhador Portuário e Comprometimento Organizacional”, apresenta a palavra Saúde como a mais presente nas respostas quando solicitado que os trabalhadores portuários expressassem, em uma palavra, seus sentimentos sobre qualidade de vida no trabalho. Foi seguida, respectivamente, por Responsabilidade e Estabilidade (no trabalho).

Mas como o TPA define Saúde e Doença? Como é sua crença sobre Saúde? Qual a influência da sua vivência, da sua profissão, e da cultura portuária nessas definições? Como ele vê, se vê, a relação entre trabalho e saúde?

A própria definição de saúde pela Organização Mundial de Saúde, OMS, que a saúde é um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas a ausência de enfermidades ou invalidez, não é algo consensual entre estudiosos e instituições: em 1977,

Christopher Boorse definiu a saúde, de forma naturalista, como a simples ausência de doença; em 1981, Leon Kass definiu saúde como o bem-funcionar de um organismo como um todo, ou ainda uma atividade do organismo vivo de acordo com suas excelências específicas; em 2001, Lennart Nordenfelt definiu a saúde como um estado físico e mental, em que é possível alcançar todas as metas vitais, dadas as circunstâncias.

A percepção sobre saúde varia conforme as variáveis culturais de um grupo ou mesmo de indivíduos pertencentes a este. Segundo Vitória, Knaught e Hassen (2007), ela pode ser entendida como a lente através da qual vemos e damos sentido ao mundo social.

Conforme consulta ao Dicionário Aurélio, a percepção é o ato, efeito ou faculdade de perceber. A percepção está subordinada às experiências e aprendizados individuais.

Para se entender a percepção dos TPAS sobre a relação entre o trabalho e a saúde, desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa: através do diálogo com esses sujeitos sociais, buscou-se elementos específicos inerentes ao trabalho portuário avulso que, sob suas perspectivas, influenciam o estado de saúde e doença. A pesquisa recuperou experiências concretas e acumuladas, vividas por Trabalhadores Portuários Avulsos, posicionando-os como elementos principais no processo de identificação dos riscos da atividade portuária.

4.1 – METODOLOGIA

Esta pesquisa tem a característica de ser qualitativa, e foi realizada através de entrevistas semi-estruturadas.

A pesquisa qualitativa, conforme analisa Pinto (2008), pode ser caracterizada como a tentativa de compreensão e explicação detalhada de significados e fatos situacionais apresentados por recortes da realidade em determinados espaços e em tempos historicamente determinados. A natureza da pesquisa qualitativa é sempre descritiva, compreensiva e explicativa, porque responde a questões particulares, num nível de realidade que não pode ser quantificado e nem reduzido à operacionalização de variáveis.

A eleição dessa metodologia para se alcançar os objetivos deste estudo encontra fundamento em Minayo (2004), para quem a pesquisa qualitativa permite compreender os valores

culturais e as representações de determinado grupo sobre temas específicos; compreender as relações que se dão entre atores sociais tanto no âmbito das instituições, como dos movimentos sociais; avaliar as políticas públicas e sociais tanto do ponto de vista de sua formulação, aplicação de técnica, como dos usuários a quem se destina.

O roteiro das entrevistas foi organizado em três blocos de perguntas: o primeiro bloco é formado por perguntas para obtenção de dados pessoais e sócio-econômicos; o segundo bloco buscou verificar, principalmente, a percepção do entrevistado sobre o sistema, a organização, e o ambiente de trabalho do Porto de Santos; e o terceiro bloco explora a percepção do entrevistado quanto à sua saúde e sobre as consequências da realidade do trabalho do portuário avulso para a saúde.

As entrevistas foram realizadas entre os meses de agosto e setembro, na cidade de Santos. Os TPAs foram abordados nas proximidades dos locais onde ocorre a escalação para o trabalho. Foi explicada para eles a finalidade do estudo, e perguntamos sobre a possibilidade de participarem. Dos que concordaram, foram anotados: nome; idade; sindicato ao qual pertencia; se registrado ou cadastrado; e contatos telefônicos.

A partir destes dados, foram selecionados de início seis TPAs, de acordo com a função, e assim também identificados: um estivador (TPA estivador); um trabalhador do bloco (TPA bloco); um conferente (TPA conferente); um consertador (TPA consertador); um vigia (TPA vigia); e um trabalhador de capatazia (TPA capatazia). Optou-se por selecionar mais dois TPAs: um por ser cadastrado e jovem, com apenas quatro anos de trabalho no porto (TPA jovem); e outro, por estar afastado há mais de um ano do trabalho, por motivo de doença (TPA afastado por doença). Este segundo foi indicado por um dos outros TPAs selecionados.

Foram agendadas, por telefone, as entrevistas com os escolhidos, para dias e horários de acordo com a disponibilidade e conveniência dos selecionados.

As entrevistas foram realizadas em locais públicos, onde poderíamos dispor de certo conforto e informalidade: a maioria das vezes foi em padarias. No decorrer das entrevistas, trabalharam-se as percepções, os hábitos e as atitudes dos entrevistados.

Antes da realização de cada entrevista, foram lidos, explicados e assinados os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido.

Registramos integralmente as entrevistas através de gravação de voz. Os equipamentos utilizados nesta fase foram: um gravador de voz portátil, modelo JX-R16, marca jWIN

Eletronic; e fita para gravação tipo microcassete de sessenta minutos, marca Sony, uma para cada entrevista. As fitas estão devidamente arquivadas, junto com seus respectivos Termos de Consentimento Livre e Esclarecido.

O tamanho da amostra, na pesquisa qualitativa, é determinado conforme interesse do estudo. De acordo com Minayo (1993), é necessário envolver na pesquisa qualitativa um número suficiente de atores para possibilitar a reincidência das informações, mas não desprezando informações ímpares, cujo potencial explicativo deve ser considerado; entender que na sua homogeneidade fundamental relativa aos atributos, o conjunto de informantes possibilita a apreensão de semelhanças e diferenças, esforçando-se para que a escolha do locus e do grupo de observação e informação, apresentem o conjunto das experiências e expressões que se pretende alcançar com a pesquisa.

Na análise preliminar dos dados dos oito TPAs entrevistados, o pesquisador verificou que não havia necessidade de novas entrevistas, tendo em vista a repetição dos resultados. Portanto o tamanho da amostra se limitou a estes oito selecionados.

A análise dos dados em pesquisas qualitativas é feita de forma “artesanal”, para que esta possa ser profunda, a partir da liberdade intelectual do pesquisador.

Em relação às análises das entrevistas realizadas, foram classificados os depoimentos a partir do conteúdo da pesquisa bibliográfica já redigida, servindo como referencial para organização dos temas: o perfil da amostra; percepção dos trabalhadores sobre a saúde e sobre a relação entre trabalho e saúde; percepção dos trabalhadores sobre a influência da organização do trabalho avulso do Porto de Santos sobre a saúde do trabalhador; percepção dos trabalhadores sobre a influência das condições de trabalho no Porto de Santos sobre a saúde do trabalhador; e o acidente de trabalho, segundo a percepção dos trabalhadores avulsos do Porto de Santos.

Através da fala do grupo de TPAs pertencentes à amostra, o estudo buscou elementos vividos e percebidos por estes sujeitos sociais, buscando organizá-los para compreender a relação entre saúde e trabalho avulso portuário no Porto de Santos.

Privilegiaram-se os depoimentos que possuíam informações relevantes ao que se pretendia investigar. Procurou-se organizar de forma linear e sistemática, dentro das divisões propostas. Porém tornou-se inexequível, muitas vezes, classificar depoimentos dentro de apenas uma das divisões.

A análise sobre os resultados é reflexo do conhecimento acumulado a partir das disciplinas oferecidas durante o Programa de Mestrado em Saúde Coletiva da Universidade Católica de Santos.

4.2– RESULTADOS E ANÁLISES DA PESQUISA QUALITATIVA COM TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS DO PORTO DE SANTOS

Em março de 2009, foi feito o primeiro trabalho de campo, durante uma reunião da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário, CPATP. Neste período, a pesquisa bibliográfica deste estudo já estava sendo redigida. As percepções do pesquisador foram relatadas à orientadora, imediatamente após o encontro:

- “Hoje ultrapassei uma barreira importante: sai do mundo teórico e entrei no mundo real do porto. Estive à tarde na reunião da Comissão de Prevenção de Acidentes de Trabalho no Porto. Foi no prédio do OGM, numa sala onde estavam presentes mais ou menos 20 trabalhadores e representantes do OGM. De repente, todos aqueles personagens pesquisados estavam ali, na minha frente. Já os conhecia, mas depois da pesquisa, começo a vê-los de forma diferente. Assisti os debates e as discussões. Entendi o que falavam, e que aquelas frases faziam pleno sentido, mas faladas com palavras diferentes. Minha ansiedade fazia com que sentisse vontade de opinar! Fui muito bem recebido, explicando a pesquisa. Vi que poderá ser importante para esse grupo. Eles precisam ser escutados e que dêem importância às suas reivindicações.” (Rogério Santos, 26/03/2009).

A seguir, o estudo apresenta uma análise dos principais resultados encontrados nas entrevistas com TPAs do Porto de Santos.

4.2.1 – PERFIL DA AMOSTRA

Com exceção do TPA jovem, que tem 29 anos, todos possuem acima de 43 anos, sendo o mais velho o TPA consertador, com 72 anos.

A escolaridade declarada pelos sujeitos entrevistados é a seguinte: os TPAs vigia, estivador, afastado por doença, e bloco, declararam possuir apenas ensino fundamental; o TPA capatazia possui o ensino médio incompleto; o TPA jovem possui curso superior incompleto (desistiu por motivos financeiros); e os TPAs consertador e conferente, declararam possuir ensino superior. O TPA conferente informou que é bacharel em contabilidade, formação que tem relação com o seu trabalho. O TPA consertador respondeu que é formado em Educação Física, e que resolveu fazer faculdade “*para se sentir mais valorizado*”.

Somente o TPA consertador declarou ter outra fonte de renda, por possuir aposentadoria. A menor renda mensal declarada foi do TPA jovem: aproximadamente R\$ 800,00 mensais.

O TPA jovem trabalha há quatro anos no porto. Os demais trabalham há mais de dezenove anos. Os TPAs na condição de cadastrados são: o TPA jovem e o TPA consertador. O primeiro porque entrou há pouco tempo e ainda não conseguiu registro; o segundo porque se aposentou pelo porto, na condição de registrado, retornando como cadastrado.

Sete TPAs afirmaram possuir plano de saúde privado, porém o único que declarou ter sido contratado a partir do sindicato, foi o consertador. O único que respondeu que está sem plano de saúde, foi o TPA afastado por doença, pois a empresa prestadora faliu.

Sobre possuírem hipertensão e diabetes: o TPA estivador; o TPA conferente; TPA afastado por doença; TPA vigia; e o TPA capatazia, alegaram possuir problemas de pressão alta, sendo que os três primeiros possuem diabetes, também. Os cinco são os únicos que declararam fazer uso de medicamentos diários.

Não houve relatos sobre problemas de pele, respiratórios crônicos, ou psicossomáticos. Todos se queixaram de problemas nas articulações, sendo os locais mais relatados, pela ordem: coluna lombar, joelhos e ombros.

Não foi declarada nenhuma outra doença.

4.2.2 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A SAÚDE E SOBRE A RELAÇÃO ENTRE TRABALHO E SAÚDE

Quando foi solicitado aos entrevistados, que definissem a palavra saúde e o que achavam da importância desta para o trabalho, apresentaram percepções dentro de uma linha comum:

definiram a saúde como “é tudo”, dando um sentido de bem material, sendo fator principal para vida e imprescindível para o trabalho, relacionando a saúde com a força física, e com a capacidade de empreender as tarefas. A seguir, algumas percepções que foram destacadas por representarem bem todas as outras respostas:

- *“É a maior importância que a gente tem. Sem saúde você não faz nada, então ela é a número um. Tem que estar com sua saúde perfeita, boa, em condições boas, física e mental, pra executar bem o trabalho.”* (TPA consertador).

- *“Pô! Saúde pra mim é tudo! Não é à toa que estou afastado por motivo de doença, por causa do cais.”* (TPA afastado por doença).

- *“A saúde pro meu trabalho? Ah! É tudo. Para ser do bloco tem que ter muita saúde, muita força e resistência, principalmente pra fazer a apanha. Muitas vezes dobrei o turno e quando acabava o serviço, se o comandante achava que não ficou do jeito que ele queria, a gente fazia tudo de novo. Só com muita saúde!”* (TPA bloco).

Quanto à percepção dos reflexos do trabalho portuário sobre a saúde, só houve um depoimento sobre essa relação como sendo positiva:

- *“Essa movimentação toda, durante minha vida, pelo meu trabalho no porto, só me fez bem. Hoje estou com 72 anos e com saúde. Tenho disposição pra tudo: namoro; viajo; e ando pra lá e pra cá, atendendo os netos.”* (TPA consertador).

A movimentação reportada, na declaração acima, como fator positivo para a saúde, encontra fundamento na teoria de que a mobilidade no trabalho é importante para a saúde física e mental do trabalhador.

Mas no sentido oposto, o TPA consertador relatou aspectos negativos:

- *“Tenho dor lombar por causa de um acidente: caí! E artrose por trabalhar muito ajoelhado, arrumando as cargas no porão do navio. Fora isso, a gente de vez em quando pega resfriado, até com mais facilidade do que os outros, por causa daquela poeirada, dos produtos químicos e do cheiro.”* (TPA consertador).

Os outros depoimentos só associaram a relação entre trabalho e saúde como fator negativo, ou seja, o desenvolvimento de doenças:

- *“Comecei a ter problema na lombar e nos joelhos por causa do trabalho. A gente tem que trabalhar agachado, e às vezes muito tempo em pé, e essa movimentação, o dia inteiro, é*

fogo! Às vezes dava dor lombar nas costas, mas isso é natural, por causa da posição.” (TPA bloco).

-“Meu problema de coluna é por causa do trabalho. Meu trabalho é braçal, é muito pesado, não tem trabalho leve.” (TPA capatazia).

-“Tenho pressão alta e diabetes por causa do trabalho. É tudo muito agitado. Nos dias de calor, a gente sofre muito. Outra coisa: não tenho hora certa pra comer.” (TPA conferente).

-“Já operei três vezes a hérnia umbilical e a coluna tá ruim, tudo por causa do trabalho. Tenho diabetes, mas acho que isso não tem a ver só com o porto.” (TPA afastado por doença).

-“Uma doença que vejo muito é o envelhecimento precoce. O estivador de tanto trabalhar parece que envelhece mais que os outros. A gente nota isso na aparência. É muita hora de trabalho, é muito esforço, quando ele tem cinquenta e poucos anos, parece que tem sessenta e cinco, ou setenta anos.” (TPA estivador).

-“Com certeza é prejudicial. O trabalho é braçal. Carregamos peso, movimentamos cargas perigosas, com chuva e sol. A doença que mais causa é a doença respiratória, principalmente quando a gente trabalha com terminal de farelo.” (TPA jovem).

-“Meu trabalho é cansativo, estressante. Apesar de ser meio parado, a gente fica muito tenso, tem que olhar o tempo todo se tá tudo em ordem.” (TPA vigia).

4.2.2.1 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO AVULSO DO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DO TRABALHADOR

Quanto às mudanças na organização do trabalho, com a passagem do controle pelo sindicato para o OGMO, os TPAs entrevistados apresentaram resistência, desvalorizando principalmente o OGMO, em um discurso de que “tudo era melhor antes”, principalmente os ganhos, a liberdade e o respeito para com os TPAs:

-“Pra mim a única coisa de errado no trabalho do porto foi a chegada desse OGMO, que modificou toda a tradição da estiva. Hoje em dia, é uma bagunça: se você ofendesse um mestre, você ficava sem trabalho por um tempão. Havia disciplina, hoje tem trabalhador que chega

bêbado pro trabalho, e a gente é obrigado a trabalhar com ele, mesmo sendo arriscado, porque é o número dele, a vez dele.” (TPA estivador).

-“Tá difícil com o OGMO! A turma sofreu com o impacto da mudança. Eles tinham que se preocupar mais com o trabalhador, por enquanto é só discurso.” (TPA vigia).

A percepção dos trabalhadores apresentada anteriormente, sobre a relação entre trabalho e saúde, se deu praticamente apenas para doenças físicas. Até a percepção do TPA vigia, de ser seu trabalho estressante, repercutiria apenas na saúde física, pois se reproduz, para ele, em cansaço físico.

O TPA conferente argumentou que fatores ligados ao ritmo e as pausas no trabalho, juntamente com fatores de ambiente de trabalho (calor), são fatores desencadeantes de doença fisiológica (pressão alta).

Mas a análise destas respostas nos permite concluir que a organização do trabalho portuário avulso, no Porto de Santos, é fator de agravo não só para a saúde física, principalmente por problemas ergonômicos, mas também para a saúde mental dos TPAs, que podem desenvolver doenças psicossomáticas. As declarações sobre, por exemplo, a falta de regularidade nos horários de pausa, e o ritmo de trabalho: *“não tenho hora certa pra comer”*; *“é tudo muito agitado”*; *“é muita hora de trabalho”*; *“tem que olhar o tempo todo”*, colaboram com esta conclusão.

Quando estimulados sobre sua percepção sobre o enfoque da saúde mental, através de perguntas sobre a satisfação com o trabalho e sobre *stress* no trabalho, a relação é um pouco mais equilibrada entre variantes positivas e negativas.

Quando as perguntas foram: *Está satisfeito com o seu trabalho? O que mais valoriza no trabalho portuário?* As respostas apresentaram aspectos de influência positiva do trabalho para a saúde mental, pois a totalidade declarou gostar de seu trabalho, valorizando a amizade entre trabalhadores do porto, a liberdade e a cooperação no trabalho. Abaixo o depoimento do TPA consertador, que é quem há mais tempo trabalha no porto, desde 1979:

-“O trabalho no porto significa muito. Foi dali que sustentei minha família. Eu adoro, eu gosto da amizade entre nós. Cada um ajuda o outro, conforme pode, porque ali o profissional do porto é como se fosse o seu próprio patrão e seu próprio empregado. Parece que a gente é o dono da carga. É um grupo de trabalhadores: estivador, conferente, bloco, nós, com a mesma finalidade: só o descarregamento ou carregamento da mercadoria, obedecendo às regras próprias do avulso. O trabalho é muito bom!” (TPA consertador).

Na pergunta que estimula a reflexão acerca da saúde mental, que foi: Existe estresse no trabalho? Quais os sintomas? Quais os motivos? Os TPAs entrevistados consideram o seu trabalho estressante, mas não conseguiram relacionar *stress* com sintomas psicossomáticos, com exceção do TPA jovem e do TPA vigia:

-*“Quando eu prestei concurso em 2005, previa que o trabalho ia ser distribuído pelo número, respeitando o rodízio, mas isso não acontece, só com os registrados. Com os cadastrados é na fé, como dizem, ou seja, no grito. Aí fica difícil. A renda por produção é boa, mas o problema é que a gente não tem certeza do trabalho. A gente tem que ir pra dez paredes pra pegar uma. Volto pra casa frustrado, estressado. Isso me dá muita tristeza e desânimo.”* (TPA jovem).

Este depoimento permite apontar que a influência da organização do trabalho em relação à divisão social deste, em cadastrados e registrados, é fator de risco para a saúde, podendo desencadear doenças psicossomáticas.

O TPA vigia, estimulado a falar sobre o reflexo do *stress* para a saúde mental, reiterou o que já tinha relatado anteriormente:

-*“O stress me causa da tensão nervo. O trabalho é meio parado, você não se movimenta muito, mas, em compensação você tem que olhar tudo: se a pessoa entrou com credencial; se tem alguém mexendo na carga; e se tem pessoas fazendo coisas erradas. Por isso, chego em casa e não durmo direito. Fico agitado, com pressão alta.”* (TPA vigia).

O TPA estivador relatou a desorganização do trabalho e o convívio com equipamentos pesados como fatores que geram *stress*: *“a movimentação de empilhadeiras de um lado pro outro e a operação com containeres deixa a gente muito estressado, porque se não prestar a atenção: dança.”*

O TPA afastado por doença relatou sua percepção sobre *stress*, relatando também como fator estressante a desorganização no trabalho, principalmente de dia, apresentando uma visão diferenciada dos demais: a preferência pelo trabalho noturno, que será discutido a seguir.

-*“Demais, demais, demais estressante. Por isso eu preferia trabalhar de noite: porque tem menos gente. De dia ninguém sabe o que faz, um manda fazer um negócio, outro manda fazer outro, e a gente fica sem saber o que fazer. Tem vezes que eu estressava, parava o trator e falava: tem gente que não sabe nem pilotar um trator, só sabe mandar, então eu vou embora, to*

subindo pra cima, e a hora que eu vê que não tem ninguém eu desço.” (TPA afastado por doença).

Com exceção do TPA afastado por doença, os demais trabalhadores só optam pelo trabalho noturno, devido à melhor remuneração. Mas, de forma consensual, entendem que o trabalho à noite não é saudável, tanto no aspecto biológico, quanto no social, e é perigoso. Houve, também, depoimentos quanto ao uso de medicamentos estimulantes, por trabalhadores portuários, com a finalidade de “ajudar no trabalho”, durante o turno da noite.

-“Desregula o organismo, atrapalha a vida em família e o relacionamento com os amigos.” (TPA conferente).

-“A gente trabalhando no horário normal, acorda mais disposto, com vigor e saúde. Pego a noite pra ganhar um a mais, quanto tô apertado é bom, vale a pena.” (TPA estivador).

-“O trabalho noturno é perigoso porque o trabalhador já está cansado, por ter trabalhado de dia, ou por causa do sono.” (TPA jovem).

-“Eu não uso, nunca usei, mas tem quem toma estimulante pra poder ficar acordado de noite.” (TPA vigia).

4.2.2.2 – PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A INFLUÊNCIA DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO PORTO DE SANTOS NA SAÚDE DO TRABALHADOR

Quanto às condições de trabalho: iluminação; ventilação; ruído; sinalização; banheiros; bebedouros; locais de escala de trabalho; e etc., são insatisfatórias, segundo percepção dos trabalhadores:

-“A iluminação não é boa não, mas tem terminais com equipamentos melhores. O ar que a gente respira é muito ruim, por causa das empilhadeiras e dos caminhões. Tem também muita poeira no chão. O barulho de toda movimentação perturba bastante, fico sempre com dor de cabeça. Não sei se é da fumaça ou do barulho. Cobram a gente por não usar EPIs, mas os terminais não fazem a parte deles, há muitos riscos de acidentes e de doenças, é muito descaso com o trabalhador.” (TPA capatazia).

-“A ventilação dentro de um porão é complicada. Se tiver uma empilhadeira ou um trator funcionando é difícil respirar. Eles colocam um exaustor lá em cima, no convés, e um tubo de plástico, que fica pendurado no porão, trazendo o ar que não é muito bom, mas a gente tem que trabalhar.” (TPA estivador).

-“A iluminação, depende da embarcação, mas oitenta por cento é inadequada. A ventilação é ruim mesmo, com carga solta é pior ainda, por exemplo, sacaria de açúcar: a ventilação é zero. No pico do verão o trabalhador trabalha dez minutos, e descansa dez minutos, joga água na cabeça e volta. A sinalização é boa. O pior são as instalações que eles oferecem, quando oferecem. Não temos bebedouros e nem vestiários adequados, que ficam longe do trabalho e são pequenos. Até o local da escala é perigoso: muitas vezes o teto ou o piso podem provocar acidentes, mas temos que ir em busca do dinheiro.” (TPA jovem).

-“As condições melhoraram. Mas a ventilação continua ruim: no porão o ar é completamente pesado, tem máquinas modernas, mas o ar continua pesado, acho que eles tinham que inventar um ar condicionado de navio. A iluminação melhorou, tá mais claro. Tem navio que o sistema ilumina mais, mas tem outros que é uma porcaria.” (TPA afastado por doença).

-“Tem navio que comporta um banheiro só. Dependendo do número de trabalhadores que tem a bordo, se tem três ternos e três pessoas quiserem usar o banheiro ao mesmo tempo, tem que apelar pro mar.” (TPA bloco).

-“O pior é quando temos que trabalhar em navio com porão fechado. A empilhadeira trabalha direto com nós, quatro, cinco horas direto, jogando gás carbônico que vai penetrando nos pulmões. Provoca mais cansaço do que o esforço do trabalho. No calor é ainda pior.” (TPA consertador).

-“O ruído atrapalha um pouco. O protetor auricular diminui muito pouco o barulho, até porque a gente tem que escutar, se não é perigoso. Quanto a sinalização, melhorou muito. O OGMO obriga as empresas a sinalizarem bem a área.” (TPA conferente).

4.2.2.3 – O ACIDENTE DE TRABALHO, SEGUNDO A PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES AVULSOS DO PORTO DE SANTOS.

Segundo a percepção dos trabalhadores, o trabalho avulso portuário possui vários aspectos de riscos de acidentes de trabalho.

As principais variáveis relatadas, que interferem no risco são: tipo de ofício, local da atividade, equipamentos utilizados, nível de emprego de tecnologia, capacitação, treinamento, e outros.

Para entendermos essas variáveis, a partir do olhar desta amostra de TPAs, analisou-se primeiramente suas percepções sobre o que é perigoso, através das respostas para as perguntas: Você acha seu trabalho arriscado? O que você acha de errado no trabalho portuário? O que você acha de mais agressivo, perigoso, no trabalho portuário?

- *“Eu acho que é trabalhar na altura, sempre tive medo de ficar no alto. Nós do bloco ficamos em cima de tabua, pra fazer pintura, bater ferrugem, são muitos trabalhando em cima de um andaime.”* (TPA bloco).

- *“Não acho o trabalho no cais arriscado mais arriscado do que os outros. Você tem que ter prática, ter responsabilidade. Já trabalhei de caminhoneiro, e nas estradas já vi muito mais morte do que no cais.”* (TPA vigia).

- *“Tudo é perigoso no porto, é caminhão e empilhadeira correndo para lá e pra cá. Tem que estar esperto, com os olhos e ouvidos abertos. Qualquer descuido pode ser fatal: o que mais mata é a distração.”* (TPA conferente).

- *“A ganância dos terminais, eles não querem contratar o avulso, que conhece do ofício. Pegam a molecada que não conhece o trabalho no cais, e arriscam a vida de todo mundo. O trabalho do porto tem muita coisa, precisa conhecer, se não é arriscado.”* (TPA capatazia).

- *“A falta de manutenção dos equipamentos. Às vezes cai peças, parafusos dos guindastes em cima dos trabalhadores, que estão lá em baixo no porão. Se fosse feita fiscalização dos equipamentos mais certa, muitos acidentes não aconteceriam. Quando se trabalha junto com as empilhadeiras lá em baixo, qualquer erro já era! [...]A operação com container também é arriscada, eles são sujos de graxa e sujeira e a gente é obrigado, pra facilitar, a subir neles, lá no alto. Escorrega muito.”* (TPA estivador).

-“Fazendo uma somatória, tudo é perigoso: o barulho; a tensão nervosa. Tem que trabalhar direito pra poder sobreviver.” (TPA consertador)

-“O mais perigoso é o container. Se um cai em cima de você, ou você escorrega de cima de um, não vai ter volta. Você vai bater lá em baixo, é só ferro. Tão usando container demais, pode ter carga perigosa, como é lacrado, a gente não sabe o que tem lá dentro, outro dia acharam lixo vindo da Europa! Mas tudo é perigoso, até descer de uma escada de um navio tem perigo, porque é enferrujada, tu pode cortar tua mão na ferrugem, ou tropeçar num bolo de ferrugem que fica no porão do navio. O porão do navio é muito perigoso. O único lugar no navio que não é perigoso é a cabine do comandante, ele fica lá em cima, só olhando tudo.” (TPA afastado por doença).

-“São vários fatores que vem atrapalhar o trabalhador. O pior são as operações com containeres. Os equipamentos de segurança são ultrapassados e a manutenção não é feita de forma mais adequada. O piso irregular também é perigoso.” (TPA jovem).

Sobre as experiências pessoais com acidentes, apenas os TPAs: vigia; bloco; consertador; e afastado por doença, relataram terem sofrido acidentes, ao responder se já se acidentaram:

-“Sim, escorreguei no piso molhado do convés e bati com a cabeça. Não estava de capacete. Fiquei bastante tonto, mas passou. Outra vez foi numa escada, bati com as costas. Fiquei com adormecimento na perna durante meses. Não me afastei em nenhuma das vezes, para não perder dinheiro.” (TPA vigia).

- “Uma vez só. Foi queimadura porque caiu soda cáustica no meu rosto, mas foi questão de quinze minutos.” (TPA bloco).

- “Há uns anos atrás, eu já estava saindo do navio, estava escurecendo, deixaram um rolo de cabo de aço e eu não vi. Dei uma topada e fui de joelhos no chão, no convés do navio. E ali é tudo ferro. Acho que fracturei um pouco da cartilagem, por isso acelerou minha artrose. Outra vez fiz um ferimento brabo na perna, porque me machuquei em uma tábuca de duratex. Tive que recorrer a um médico vascular, porque pegou uma veia.” (TPA consertador).

-“Já me acidentei. O acidente foi por causa da coluna: tava trabalhando no porão, logo cedo, de manhã, fui pegar um saco no porão e não consegui levantar. Tive que sair do porão na rede, puxado por um guindaste, até lá em cima.” (TPA afastado por doença).

Outra experiência acumulada, expressada através das respostas ao questionário, foi sobre a vivência de acidentes com colegas:

- “*Vi vários e vários. Uma vez vi um companheiro cair de cima do container que estava sendo içado. Caiu direto, nem bateu no convés, foi direto pro porão vazio: morte fatal. Outro perdeu a perna, bem do meu lado. Ele tava sentado na boca do porão, do lado da tampa. Quando escutei o barulho, não deu mais tempo, o tampão de ferro pesado desceu rápido, ele afastou o corpo, mas uma perna ficou, decepcionou, caiu lá em baixo.*” (TPA afastado por doença).

Em ambos os casos, relatados pelo TPA afastado por doença, apresentam-se organizações de trabalho inadequadas: tanto na questão da falta de conscientização dos trabalhadores acidentados, quanto na questão do planejamento, execução e fiscalização das operações, que foram desenvolvidas de forma totalmente inadequada.

O relato abaixo, apresentado pelo TPA consertador

- *O mais grave que vi, foi com meu amigo Hortêncio, que caiu dentro do porão do navio. Foi ajudar a pegar uma lingada de sacos de açúcar, que tava embarcando. Atrás dele tinha um porão aberto. Como era de noite, e a iluminação tava ruim, ele não viu. De noite não se tem noção da hora que vai cair, é muito mais perigoso. Quando ele caiu no chão, bateu com a face. Foi para o hospital, mas não resistiu. Eu já vi gente cair de dia, e não acontecer nada: quebra uma perna, mas não morre, porque enxerga como vai cair. Eu acredito que com o Hortêncio foi por causa da escuridão, ele não sabia a hora que ia chegar no chão. Quando chegou, arrebentou a face toda.*” (TPA consertador).

Nesta situação, a iluminação inadequada e o piso em desnível se tornam condições de risco de acidente, sendo que a má iluminação, segundo a percepção do entrevistado, foi causa de agravamento das consequências do ocorrido.

Dois acidentes fatais, envolvendo containeres, foram relatados pelo TPA bloco, e mais um pelo TPA jovem:

- “*Faz uns três anos, durante a peação. Um container saiu do local, prensando o Hélio. Não teve como, ele morreu na hora. No mês seguinte, teve outro acidente com morte por container, que despencou porque o cabo do guindaste arrebentou.*” (TPA bloco).

- “*Uma vez no meu turno. Eu não vi. Um estivador, já de idade, morreu prensado por um container. Acho que foi distração, mas pode ter sido problema do equipamento.*” (TPA jovem).

A movimentação de container é o fator de maior risco e frequência de acidentes, conforme relatados desta amostra. Mas, assim como o relato do TPA jovem, outros dois

trabalhadores entrevistados acabaram aderindo, em seus discursos, à prática de responsabilizar o trabalhador pelos acidentes:

- *“Noventa por cento é falta de atenção. Nós temos que trabalhar do lado da carga, se o sujeito não prestar atenção pode o guindaste bater com a carga em cima da gente.”* (TPA consertador).

- *“Um dos problemas é que tem muito avulso idoso. Sei que no Brasil o aposentado não é respeitado. Mas com a idade a gente perde a agilidade, não escuta e não enxerga direito, até para se recuperar de um machucado demora mais.”* (TPA conferente).

Acima, o TPA conferente apontou a questão da faixa etária elevada como fator biológico para aumento do risco de acidente.

O TPA estivador, em sua fala, imputa a culpa dos acidentes como sendo exclusiva dos contratantes, que procuram sempre culpar o trabalhador:

- *“É culpa das operadoras, elas não dão valor ao trabalhador, só pra carga. O OGMO é dominado por eles, não estão nem aí. Quando tem acidente, eles dão jeito de por a culpa no trabalhador. Outro dia morreu um companheiro, e até agora a família, nada! Caiu no porão, e dizem que foi porque ele teve um ataque do coração, por isso morreu antes de cair.”* (TPA estivador).

Embora os TPAs achem o trabalho arriscado, não houve relato de intenção de abandonar a profissão por conta dos riscos, conforme respostas à pergunta: Já pensou em mudar de trabalho por conta dos riscos? A satisfação com o trabalho é citada por todos como motivo para superar a condição de periculosidade percebida. Abaixo está transcrita a resposta do TPA afastado por doença:

- *“Não, porque eu adoro isso, sinto falta do trabalho, mesmo com esse perigo todo, eu gosto do trabalho.”* (TPA afastado por doença).

As percepções dos entrevistados, quanto às medidas necessárias para redução dos acidentes e de seus agravos se concentram em: melhoria das condições de trabalho; mais e melhores cursos de segurança no trabalho, capacitação para o trabalho, e primeiros socorros; manutenção adequada dos equipamentos; fiscalização no uso de EPIs; plano de saúde oferecido pelo OGMO; e melhor remuneração. Quanto ao atendimento do resgate, foi bem avaliado:

- *“Eu acho que tem que melhorar as condições de manutenção dos equipamentos. Outra coisa são os EPIs. Nós recebemos do OGMO. Eu uso, mas não é todo mundo. O OGMO, coisa*

de uns dois, três anos prá cá, tem feito alguma coisa, alguns cursos de capacitação ou reciclagem, mas isso aí não tem muita interferência, é meio bagunçado. Um assina pelo outro, e o OGMO não fiscaliza, ele dá o curso pra fechar o bico, pra dizerem que ele faz a coisa correta.” (TPA jovem).

–“Tinha que melhorar a remuneração, a gente é obrigado a trabalhar muitas horas seguidas pra ganhar como antes, o trabalhador fica cansado, e por isso perde a concentração no trabalho. Outra coisa, quando o sindicato tomava conta da organização e a fiscalização da segurança era melhor, porque o sindicato se preocupava com a gente. O OGMO faz fiscalização punitiva, que não adianta. O resgate, nos acidentes que vi, eles chegaram rápido, mas seria bom que o OGMO nos desse plano de saúde.” (TPA capatazia).

–“O Serviço de Segurança do Porto tem se esforçado para melhorar as condições de segurança. O trabalhador está se entrosando com os EPIs, se entrosando com o protetor auditivo, com o exame médico periódico. Nesta parte de prevenção o OGMO tem se preocupado um pouco, mas a gente tinha que ter um plano de saúde. O sindicato antes tinha médico, agora só tem um ambulatório dentário, mas o tratamento mais caro, nós é que temos que arcar com uma parte do pagamento. Parte médica não tem mais nada. O sindicato não tem mais força nessa parte social.” (TPA consertador).

–“Quanto a orientação, hoje somos melhor orientados. O OGMO oferece bota antiderrapante, luvas, capas, macacão. O TPA não estava acostumado com isso, agora a maioria já se conscientizou da importância dos EPIs. A capacitação e treinamento ajudam muito. O serviço de resgate é rápido, leva poucos minutos. Quando cai, não precisei. Acho que deveria ter mais telefones, até para a gente poder comunicar.” (TPA vigia).

–“Precisa melhorar o pagamento e as condições de trabalho. Os cursos, isso o OGMO tá fazendo. Quem tiver interesse, tem curso pra fazer. Mas mesmo assim, antes do OGMO a Capitania dos Portos fazia. O curso era mais rigoroso, você recebia orientação de um oficial da marinha. Pra mim ficou essa tristeza do OGMO ter vindo e mudado as coisas.” (TPA afastado por doença).

Todos afirmam usar EPIs, e que essa medida é importante. Mas também todos relataram que alguns TPAs resistem a essa medida. Apenas o TPA estivador questionou, em parte, a eficiência dos EPIs, mas mesmo assim afirmou usá-los:

- *“Uso, mas o EPI resolve apenas quando o acidente é leve: se um container cair, não vai ser um capacete que vai segurar. Muitos não usam porque o exemplo tem que vir de cima, das operadoras e do OGMO, que não fazem a parte deles, é só em cima do trabalhador.”* (TPA estivador).

A Comissão para Prevenção de Acidentes de Trabalho no Porto, CPTAP, às vezes citada como CIPA é bem avaliada por parte da amostra sobre o aspecto da representatividade do trabalhador, porém sua fragilidade é observada em certos depoimentos:

-*“A CPATP também é muito importante, porque são trabalhadores escolhidos pelos trabalhadores. Eles estão todos os dias trabalhando, então sentem na pele os riscos do trabalho. Se não fosse isso, seria pior. Eles brigam pelas melhorias.”* (TPA capatazia).

-*“Eu participo da CPATP. Ela ainda está engatinhando, embora já tenha 12 anos. Ela tem muito pouca força dentro do porto. Não estamos exigindo nada demais, só segurança para trabalhar. Pedimos melhores instalações, banheiros, melhor iluminação. Tem armazém que o telhado ta caindo.”* (TPA consertador).

-*“Já participei da CIPA. O vigia poderia dar mais força pra CIPA, porque ele é responsável pela entrada e saída de navio, de gente à bordo, é um grande auxiliar dessa parte de segurança.”* (TPA vigia).

-*“A gente sempre reclama pra CPATP, mas eles não tem força. Nós temos vários pontos de escala que não tem nem banheiro em condições. Tem que fazer em pé.”* (TPA afastado por doença).

-*“Nunca participei da CIPA. Não adianta eles ficarem fazendo esse negócio, não adianta gostar de fazer isso, que elês conseguem fazer aquilo, agilidade naquilo. Na hora que acontece o acidente é que é o problema: todo mundo se envolve, mas não sabe o que fazer.”* (TPA estivador).

A análise dos relatos das entrevistas com TPAs do Porto de Santos foi uma fase enriquecedora deste estudo exploratório. Conseguimos recuperar experiências concretas e acumuladas, vividas por Trabalhadores Portuários Avulsos, posicionando-os como elementos principais no processo de identificação dos riscos da atividade portuária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta fase conclusiva do trabalho, articularam-se as percepções dos trabalhadores com a pesquisa bibliográfica, para se elaborar, na medida do possível, um discurso único, sem dicotomias, com peso proporcional entre a teoria dos estudos consultados e a prática da vivência dos sujeitos entrevistados.

A Lei de Modernização dos Portos interferiu de forma acentuada no processo de trabalho avulso do Porto de Santos, tanto nos aspectos organizacionais, quanto nos aspectos das condições de trabalho.

O trabalho portuário tem sua característica braçal cada vez mais reduzida, incorporando novas tecnologias e impondo a necessidade de trabalhadores com maior escolaridade e capacitação, além da exigência da multifuncionalidade. A mudança do perfil do trabalhador modifica, também, o perfil de prevalência das patologias.

A percepção da doença, na relação entre trabalho e a saúde, se deu praticamente apenas no aspecto físico, provavelmente por ainda predominar o trabalho braçal, entre os TPAs.

Analisando os depoimentos, e segundo boa parte da bibliografia especializada pesquisada, as modificações impostas interferiram na relação, tanto de forma positiva, como por exemplo a redução do número de acidentes de trabalho nos últimos dois anos e a diminuição do esforço físico; quanto de forma negativa, como exemplos: a redução do número de postos de trabalho; a diminuição da remuneração; e a perda do controle da organização do trabalho pelos sindicatos para o OGMO. Estes últimos são situações inerentes à organização do trabalho, predispondo, por serem fatores de riscos, o trabalhador às doenças psicossomáticas.

Porém este processo de automação ainda não se deu por completo no Porto de Santos. Convivem no mesmo espaço a nova tecnologia com antigas práticas, o que se traduz em situações de riscos, devido às condições de trabalho, afetando portanto a saúde física dos TPAs. As morbidades mais frequentes, relativas a essa característica, são: as disfunções osteoarticulares, principalmente hérnia de disco lombar e desgastes na articulação do joelho; as lesões de pele; e os distúrbios metabólicos, diabetes e hipertensão arterial. Quanto aos acidentes mais graves, destacam-se os impactos, os prensamentos, e as quedas de nível diferente.

Em contrapartida, apesar da contrariedade quanto às mudanças, e um claro preconceito negativo em relação ao OGMO, por parte dos TPAs, este estudo apontou para uma melhoria crescente nas condições de trabalho, principalmente através do uso de tecnologia, que poderia ser potencializada se fosse aplicada de forma mais eficiente.

O estudo aponta o container como principal tecnologia modificadora do processo de trabalho portuário. Este equipamento pode melhorar tanto a organização como as condições de trabalho, porém, se mal operacionalizado, traduz-se em risco de acidentes fatais ou mutiladores, assim como outros equipamentos e cargas suspensas.

A percepção de que o Ato Inseguro é tido como a causa principal dos acidentes no Porto de Santos ainda prevalece: os TPAs normalmente são responsabilizados, inclusive pelos próprios pares, pelos acidentes nos quais são as vítimas.

São considerados fatores importantes para redução dos agravos à saúde: melhoria das condições de trabalho, principalmente de iluminação e ventilação; melhor fiscalização do uso de EPEIs; efetiva manutenção dos equipamentos; modificações nas operações com containeres, tornando-as mais seguras; aumento da oferta e da qualidade dos cursos e treinamentos; melhor estruturação e ampliação do poder de decisão da CPATP; mais equilíbrio nas pausas e descansos no trabalho; e melhor remuneração e distribuição do trabalho.

Segundo a voz dos TPAs, este é o rol de mudanças necessárias para que os trabalhadores portuários avulsos possam, de forma mais segura, continuar tendo no seu trabalho a fonte de sobrevivência e estilo de vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Maria Aparecida Ferreira de. O sindicato dos estivadores na contramão do processo de modernização. In: JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (org.). *Desafios da modernização portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

ALCÂNTARA, Maria Cecília Xavier. *Trabalho portuário e práticas de segurança: contribuição para uma gestão integrada entre trabalhadores e gestores*. Santos, 2005. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) - Universidade Católica de Santos.

ALVARO, Guilherme. *A campanha sanitária de Santos: suas causas e seus efeitos*. São Paulo: Casa Duprat, 1919.

BRASIL. Casa Civil. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 26 de março de 2009.

BRASIL. Casa Civil. *Lei de modernização dos portos, Lei 8.630*. Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 21 de novembro de 2008.

BRASIL. Instituto Nacional de Seguridade Social. *Instrução Normativa nº 102*. Brasília, 2004. Disponível em: <http://www.iscosoft.com.br>. Acesso em: 24 de março de 2009.

BRASIL. Ministério da Previdência Social. *Anuário estatístico da Previdência Social*. Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.previdenciasocial.gov.br>. Acesso em 08 de maio de 2009.

BRASIL. Ministério da Previdência Social. *Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991*. Brasília, 1991. Disponível em: <http://www3.dataprev.gov.br>. Acesso em 08 de maio de 2009.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *Manual do trabalho portuário e ementário*. Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.prt7.mpt.gov.br>. Acesso em: 16 de janeiro de 2009.

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

BUSCHINELLI, J. T. P. Do universo ao homen. *In: ROCHA, Lys Esther et al (organizadores). Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil.* São Paulo: Vozes, 1993.

CARVALHO, Francisco Edivar. *Trabalhadores portuários avulsos e órgão gestor de mão-de-obra: aspectos trabalhistas e previdenciários.* Jus Navigandi, Teresina, ano 8, n. 368, 10 jul. 2004. Disponível em: <http://www.jus2.uol.com.br>. Acesso em: 19 de agosto de 2009.

_____. *Trabalho portuário avulso antes e depois da lei de modernização dos portos.* São Paulo: LTr, 2005.

CAVALCANTE, Francisco Fábio Gadelha et al. Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do porto do Mucuripe em Fortaleza. *In: Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, vol. 10, setembro 2005.

COHN, Amélia; MARSIGLIA Regina G. Processo e organização do trabalho. *In: ROCHA, Lys Esther et al (organizadores). Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil.* São Paulo: Vozes, 1993.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. *Virando o jogo: estivadores e carregadores no Rio de Janeiro da primeira república.* São Paulo, 1998. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. *De OGMO (Operário Gestor de Mão-de-Obra) para OGMO (Órgão Gestor de Mão-de-Obra): modernização e cultura do trabalho no Porto de Santos.* São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo

FACCHINI, Luiz Augusto. Por que a doença? A inferência causal e os marcos teóricos de análise. *In: ROCHA, Lys Esther et al (organizadores). Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil.* São Paulo: Vozes, 1993.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989

GIODA, Adriana; AQUINO NETO, Francisco Radler de. Considerações sobre estudos de ambientes industriais e não industriais no Brasil: uma abordagem comparativa. *Caderno de Saúde Pública*, São Paulo, 2003, vol.19, n.5, pp. 1389-1397. Disponível em: <http://www.scielo.org>. Acesso em: 03 de março de 2009.

GITAHY, Maria Lucia Caira. *Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana*. São Paulo: Universidade Paulista, 1992.

GOMES, Flávio (org.). *Constituição Federal, Código Penal, Código de Processo Penal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

GONÇALVES, Alcindo. *Desenvolvimento econômico da Baixada Santista*. Santos: Leopoldianum, 2006.

_____ et al. *Pesquisa Porto Universidade*. Santos: 2007. Disponível em: <http://www.portouniversidade.com.br>. Acesso em: 10 de setembro de 2008.

_____; NUNES, Luiz Antonio Paula. *O grande porto: a modernização no porto de Santos*. Santos: Realejo, 2008.

HELLER, Ágnes. *Sociologia de la vida cotidiana*. Barcelona: Península, 1977.

IGLESIAS, Francisco. *Trajectoria Política do Brasil, 1500-1964*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

LOUZADA, Carlos Antonio Pizarra. *Gestão ambiental e competitividade no Porto de Santos entre os anos de 1997 e 2005*. Santos, 2005. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios) - Universidade Católica de Santos.

LUIZ, Olinda do Carmo; COHN Amélia. A sociedade de risco e risco epidemiológico. *Caderno de Saúde Pública*, São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: 28 de junho de 2009.

MAGIOLI, Felipe Salman. *O trabalhador portuário avulso*. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.webartigos.com>. Acesso em: 15 setembro de 2008.

MARTINELLI, Maria Lúcia. *Pesquisa qualitativa: um instigante desafio*. São Paulo: Veras, 1999.

MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Abril Cultural, 1983, volume I.

MENDES, René. *Resumo da vida e obra de Bernardino Ramazzini*. Brasil: Associação Nacional de Medicina do Trabalho, 2001. Disponível em: <http://www.anamt.org.br/>. Acesso em: 15 de dezembro de 2008.

_____; DIAS, Elizabeth Costa. Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. *Revista de Saúde Pública*. São Paulo, 1991, 25(5), pp. 341-349.

MINAYO, Maria Cecília Souza. *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo: Hucitec, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: 05 de dezembro de 2008.

MORAES, Lúcio Flávio Renault e.; MARQUES, Antonio Luiz; KILIMNIK, Zélia Miranda. Comprometimento organizacional de vida e stress no trabalho: uma abordagem de diagnóstico comparativo. *Revista Brasileira de Administração Contemporânea*. Rio de Janeiro, 1995, v. 1, nº 9, pp.170-85. Disponível em: <http://www.face.ufmg.br>. Acesso em: 23 de janeiro de 2009.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva. *O nascimento de um novo trabalhador portuário: reestruturação produtiva e corporativismo*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Unicamp, Campinas, 1999.

OLIVEIRA, Marco Antonio de. *Política trabalhista e relações de trabalho no Brasil – da era Vargas ao governo FHC*. Campinas, 2002. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Unicamp.

OLIVEIRA, Regina Márcia Rangel de. *A abordagem das lesões por esforços repetitivos/distúrbios osteomusculares relacionados ao trabalho – Ler/Dort no centro de referência em saúde do trabalhador do Espírito Santo – CRST/ES*. Rio de Janeiro, 2001. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Escola Nacional de Saúde Pública.

OLIVEIRA JUNIOR, Moacir M. *Mudanças Organizacionais e Inovações Tecnológicas: Impactos sobre os padrões de relações de trabalho no Porto de Santos*. São Paulo, 1994. Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Administração) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo.

ORGÃO GESTOR DE MÃO-DE-OBRA AVULSA DE SANTOS. *Relatório anual de acidentes de trabalho no porto de Santos, 2007*. Santos. Disponível em: <http://www.ogmo-santos.com.br> . Acesso em: 15/11/2008.

PINTO, Rosa Maria Ferreiro. *Notas sobre Pesquisa Social*. Doc. mimeo. NEPEC, 2008.

ROCHA, Lys Esther; NUNES, Everardo Duarte. *Por que retomar os caminhos da História? In: ROCHA, Lys Esther et al (organizadores). Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil*. São Paulo: Vozes, 1993.

ROSEN, George. *Da polícia médica à medicina social*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

RUEDA, Waldir. *Braz Cubas: homenagem a uma vida*. Santos: Comunnicar, 2007.

SANTOS, Arnaldo Bastos Neto; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*. Curitiba: Juruá, 2005.

SANTOS, Francisco Martins dos. História de Santos (1.532-1.936), São Paulo: *Revista dos Tribunaes*, 1937, v. 2, p. 4.

SARTI, Ingrid. *Porto Vermelho: os estivadores santistas no sindicato e na política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

SILVA, Fernando Teixeira. *A Carga e a Culpa*. São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. *Operários sem patrões: os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas: Unicamp, 2003.

_____. Valentia e Cultura no Trabalho na Estiva de Santos. In BATALHA, Cláudio; FORTES, Alexandre; SILVA, Fernando Teixeira. *Cultura de Classes*. Campinas: Unicamp, 2004.

SOARES, Carla. *O processo de modernização dos portos brasileiros*. Santos, 2005. Monografia (MBA em Comércio Exterior e Negócios Internacionais) – Universidade Católica de Santos.

STEIN, Alex Sandro. *Curso de direito portuário: lei n. 8.630/93*. São Paulo: LTr, 2002.

VIDAL, Soraia Maria do Socorro Carlos. Reforma portuária e mudanças institucionais no porto de Santos: emergência de novos agentes sociais e institucionais. In: SORDI, José Osvaldo de; CUNHA, Ícaro Aronovich (organizadores). *Organização e gestão de negócios*. Santos: Universitária Leopoldianum, 2006.

VITORA, Ceres Gomes; KNAUTH, Daniela Riva; HASSEN, Maria de Nazareth Agra. *Pesquisa qualitativa em saúde*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2000.

ZOTTO, Tânia Christina. *O trabalho de estiva: modernização x tradição, os desafios da tecnologia e da gestão no cais*. São Paulo: LTr, 2002.

APÊNDICE

ROTEIRO DE ENTREVISTA

CÓDIGO: _____

DADOS PESSOAIS:

1. Nome:
2. Idade:
3. Endereço/telefone:
4. Escolaridade:
5. Sindicato ao qual pertence:
6. Renda mensal:
7. Tem outra fonte de renda? Qual?
8. Há quanto tempo exerce atividade no porto?

SISTEMA, ORGANIZAÇÃO E AMBIENTE DE TRABALHO:

1. Como é o trabalho no porto?
2. Por que escolheu a profissão de portuário? Como iniciou?
3. O que você faz?
4. Como você faz? Equipamentos, escala e grupos de trabalho, etc.
5. Você está satisfeito com seu trabalho?

6. O que você mais valoriza no trabalho portuário?
7. O que você acha de errado no trabalho portuário?
8. Como você gostaria de trabalhar? Horário, organização, etc.
9. Tem recebido capacitação para exercer sua função? Como?
10. Como você avalia as condições de trabalho? Iluminação, ventilação, ruído, sinalização e equipamentos de segurança.
11. Como você avalia a estrutura oferecida nas instalações portuárias para o trabalhador: espaço para trabalhar, banheiros e vestiários, bebedouros e outras?
12. Você usa EPI freqüentemente ou só quando há fiscalização? É fornecido regularmente?
13. Qual sua relação com os outros trabalhadores do porto?
14. Qual sua relação com as operadoras portuárias?
15. Como a Lei de Modernização dos Portos interferiu no seu trabalho?
16. Como você vê o papel do sindicato antes e depois da Lei?
17. O que o OGMO representa para você?
18. Deseja falar mais alguma coisa que deixei de perguntar e acha importante?

SAÚDE

1. Qual a importância da sua saúde para sua vida?
2. Qual a importância da saúde para desempenhar seu trabalho?
3. É diabético, hipertenso, tem problemas de pele, músculos, articulações ou na coluna? Faz uso de medicação?
4. Você possui assistência à saúde? Plano de saúde ou SUS.
5. Já teve que usar algum tipo de remédio ou outro estimulante no trabalho?
6. Com que freqüência você faz exames e consultas médicas?
7. Você trabalha à noite com freqüência? Como isso interfere na sua vida pessoal?

8. Você já ficou doente devido ao seu trabalho? O que foi e como foi? Ficou afastado?
9. Você acha seu trabalho arriscado?
10. Estresse: existe no trabalho? Quais os sintomas? Quais os motivos?
11. Faz esforço excessivo?
12. Quais os tipos de acidentes mais frequentes no seu trabalho? Quais as causas?
13. Você já se acidentou?
14. Você acha que o trabalho no porto leva a desenvolver alguma doença? Quais e por quê?
15. Você conhece algum caso de colega de trabalho que se acidentou ou ficou doente, por conta do trabalho no porto?
16. O que é mais agressivo no trabalho portuário?
17. Já pensou em mudar de trabalho por conta dos riscos?
18. Quais os equipamentos ou cargas mais perigosos no porto?
19. Já fez treinamento para situações de emergência?
20. Como avalia o serviço de resgate?
21. Qual a participação do sindicato e do OGMO em relação à saúde do trabalhador portuário?
22. Alguma entidade, sindicato ou o OGMO, exige e oferece exames de saúde periódicos?
23. Qual a importância da CPATP? Você participa?
24. Como avalia o Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário?
25. Deseja falar algo mais sobre saúde e trabalho no porto que eu deixei de perguntar e você acha importante?

ANEXO

NORMA REGULAMENTADORA 29 - NR 29

SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO

29.1 DISPOSIÇÕES INICIAIS

29.1.1 Objetivos

Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

29.1.2 Aplicabilidade

As disposições contidas nesta NR aplicam-se aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como aos demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situados dentro ou fora da área do porto organizado.

29.1.3 Definições

Para os fins desta Norma Regulamentadora, considera-se:

a) Terminal Retroportuário

É o terminal situado em zona contígua à de porto organizado ou instalação portuária, compreendida no perímetro de cinco quilômetros dos limites da zona primária, demarcada pela autoridade aduaneira local, no qual são executados os serviços de operação, sob controle aduaneiro, com carga de importação e exportação, embarcadas em contêiner, reboque ou semi-reboque.

b) Zona Primária

É a área alfandegada para a movimentação ou armazenagem de cargas destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

c) Tomador de Serviço

É toda pessoa jurídica de direito público ou privado que, não sendo operador portuário ou empregador, requisite trabalhador portuário avulso.

d) Pessoa Responsável

É aquela designada por operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço, comandantes de embarcações, Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO, sindicatos de classe, fornecedores de equipamentos mecânicos e outros, conforme o caso, para assegurar o cumprimento de uma ou mais tarefas específicas e que possuam suficientes conhecimentos e experiência, com a necessária autoridade para o exercício dessas funções.

29.1.4 Competências

29.1.4.1 Compete aos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e OGMO, conforme o caso:

- a) cumprir e fazer cumprir esta NR no que tange à prevenção de riscos de acidentes do trabalho e doenças profissionais nos serviços portuários;
- b) fornecer instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança, responsabilizando-se pelo correto uso;
- c) zelar pelo cumprimento da norma de segurança e saúde nos trabalhos portuários e das demais normas regulamentadoras expedidas pela Portaria MTb nº 3.214/78 e alterações posteriores.

29.1.4.2 Compete ao OGMO ou ao empregador:

- a) proporcionar a todos os trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto nesta NR;
- b) responsabilizar-se pela compra, manutenção, distribuição, higienização, treinamento e zelo pelo uso correto dos Equipamentos de Proteção Individual - EPI e Equipamentos de Proteção Coletiva - EPC, observado o disposto na NR-6;
- c) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR-9;
- d) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico em Saúde Ocupacional - PCMSO abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7.

29.1.4.3 Compete aos trabalhadores:

- a) cumprir a presente NR, bem como as demais disposições legais de segurança e saúde do trabalhador;
- b) informar ao responsável pela operação de que esteja participando, as avarias ou deficiências observadas que possam constituir risco para o trabalhador ou para a operação;
- c) utilizar corretamente os dispositivos de segurança - EPI e EPC, que lhes sejam fornecidos, bem como as instalações que lhes forem destinadas.

29.1.4.4 Compete às administrações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

29.1.5 Instruções Preventivas de Riscos nas Operações Portuárias

29.1.5.1 Para adequar os equipamentos e acessórios necessários à manipulação das cargas, os operadores portuários, empregadores ou tomadores de serviço, deverão obter com a devida antecedência o seguinte:

- a) peso dos volumes, unidades de carga e suas dimensões;
- b) tipo e classe do carregamento a manipular;
- c) características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.

29.1.6 Plano de Controle de Emergência - PCE e Plano de Ajuda Mútua - PAM

29.1.6.1 Cabe à administração do porto, ao OGMO e empregadores, a elaboração PCE, contendo ações coordenadas a serem seguidas nas situações descritas neste subitem e compor com outras organizações o PAM.

29.1.6.2 Devem ser previstos os recursos necessários, bem como linhas de atuação conjunta e organizada, sendo objeto dos planos as seguintes situações:

- a) incêndio ou explosão;
- b) vazamento de produtos perigosos;
- c) queda de homem ao mar;
- d) condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias;
- e) poluição ou acidente ambiental;
- f) socorro a acidentados.

29.1.6.3 No PCE e no PAM, deve constar o estabelecimento de uma periodicidade de treinamentos simulados, cabendo aos trabalhadores indicados comporem as equipes e efetiva participação.

29.2 ORGANIZAÇÃO DA ÁREA DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

29.2.1 Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário - SESSTP.

29.2.1.1 Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um SESSTP, de acordo com o dimensionamento mínimo constante do Quadro I, mantido pelo

OGMO, OGMO e empregadores ou empregadores conforme o caso, atendendo todas as categorias de trabalhadores.

29.2.1.1.1 O custeio do SESSTP será dividido proporcionalmente de acordo com o número de trabalhadores utilizados pelos operadores portuários, empregadores, tomadores de serviço e pela administração do porto, por ocasião da arrecadação dos valores relativos à remuneração dos trabalhadores.

29.2.1.1.2 Os profissionais integrantes do SESSTP deverão ser empregados do OGMO ou empregadores, podendo ser firmados convênios entre os terminais privativos, os operadores portuários e administrações portuárias, compondo com seus profissionais o SESSTP local, que deverá ficar sob a coordenação do OGMO.

29.2.1.1.3 Nas situações em que o OGMO não tenha sido constituído, cabe ao responsável pelas operações portuárias o cumprimento deste subitem, tendo, de forma análoga, as mesmas atribuições e responsabilidade do OGMO.

29.2.1.2 O SESSTP deve ser dimensionado, conforme o caso, de acordo com os seguintes fatores:

a) no caso do OGMO, pelo resultado da divisão do número de trabalhadores portuários avulsos escalados no ano civil anterior, pelo número de dias efetivamente trabalhados;

b) nos demais casos pela média mensal do número de trabalhadores portuários com vínculo empregatício no ano civil anterior.

29.2.1.2.1 Nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo em início de operação, o dimensionamento terá por base o número estimado de trabalhadores a serem tomados no ano.

Quadro I - Dimensionamento mínimo do SESST

Profissionais especializados Números de Trabalhadores

20 - 250 251 - 750 751 - 2000 2001 - 3500

Engenheiro de Segurança -- 01 02 03

Técnico de Segurança 01 02 04 11

Médico do Trabalho -- 01 * 02 03

Enfermeiro do Trabalho -- -- 01 03

Auxiliar Enf. do Trabalho 01 01 02 04

* horário parcial 3 horas.

29.2.1.2.2 Acima de 3500 (três mil e quinhentos) trabalhadores para cada grupo de 2000 (dois mil) trabalhadores, ou fração acima de 500, haverá um acréscimo de 01 profissional especializado por função, exceto no caso do Técnico de Segurança do Trabalho, no qual haverá um acréscimo de três profissionais.

29.2.1.2.3 Os profissionais do SESSTP devem cumprir jornada de trabalho integral, observada a exceção prevista no Quadro I.

29.2.1.3 Compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

- a) realizar, com acompanhamento de pessoa responsável, a identificação das condições de segurança nas operações portuárias - a bordo da embarcação, nas áreas de atracação, pátios e armazéns - antes do início das mesmas ou durante sua realização conforme o caso, priorizando as operações com maior vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de riscos existentes, demandando as medidas de segurança para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalhador;
- b) registrar os resultados da identificação em relatório a ser entregue a pessoa responsável;
- c) realizar análise imediata e obrigatória - em conjunto com o órgão competente do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE - dos acidentes em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, ocorrido nas atividades portuárias.
- d) as atribuições previstas na NR-4 (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho - SESMT), observados os modelos de mapas constantes do anexo I.

29.2.1.4 O SESSTP disposto nesta NR deverá ser registrado no órgão regional do MTE.

29.2.1.4.1 O registro deverá ser requerido ao órgão regional do MTE, devendo conter os seguintes dados:

- a) o nome dos profissionais integrantes do SESSTP;
- b) número de registro dos componentes do SESSTP nos respectivos conselhos profissionais ou órgãos competentes;
- c) o número de trabalhadores portuários conforme as alíneas "a" ou "b" do subitem 29.2.1.2;
- d) especificação dos turnos de trabalho do(s) estabelecimento(s);
- e) horário de trabalho dos profissionais do SESSTP;

29.2.2 Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário - CPATP

29.2.2.1 O OGMO, os empregadores e as instalações portuárias de uso privativo, ficam obrigados a organizar e manter em funcionamento a CPATP.

29.2.2.2 A CPATP tem como objetivo observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar ou neutralizar os riscos existentes, bem como discutir os acidentes ocorridos, encaminhando ao SESSTP, ao OGMO ou empregadores, o resultado da discussão, solicitando medidas que previnam acidentes semelhantes e ainda, orientar

os demais trabalhadores quanto a prevenção de acidentes.

29.2.2.3 A CPATP será constituída de forma paritária, por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por tempo indeterminado e avulso e por representantes dos operadores portuários, empregadores e/ou OGMO, dimensionado de acordo com o Quadro II.

29.2.2.4 A duração do mandato será de 2 (dois) anos, permitida uma reeleição.

29.2.2.5 Haverá na CPATP tantos suplentes quantos forem os representantes titulares, sendo a suplência específica de cada titular.

29.2.2.6 A composição da CPATP obedecerá a critérios que garantam a representação das atividades portuárias com maior potencial de risco e ocorrência de acidentes, respeitado o dimensionamento mínimo do quadro II.

Quadro II - Dimensionamento mínimo da CPATP

Nº médio de trabalhadores 20 a 50 51 a 100 101 a 500 501 a 1.000 1.001 a 2.000 2.001 a 5.000
5.001 a 10.000 Acima de 10.000 a cada grupo de 2.500 acrescentar

Nº de representantes Titulares do empregador 01 02 04 06 09 12 15 02

Nº de Representantes Titulares dos trabalhadores 01 02 04 06 09 12 15 02

29.2.2.7 A composição da CPATP será proporcional ao número médio do conjunto de trabalhadores portuários utilizados no ano anterior.

29.2.2.8 Os representantes dos trabalhadores na CPATP, titulares e suplentes, serão eleitos em escrutínio secreto.

29.2.2.9 Assumirão a condição de membros titulares os candidatos mais votados, observando-se os critérios dos subitens 29.2.2.6 e 29.2.2.7.

29.2.2.10 Em caso de empate, assumirá o candidato que tiver maior tempo de serviço no trabalho portuário.

29.2.2.11 Os demais candidatos votados assumirão a condição de suplentes, obedecendo a ordem decrescente de votos recebidos, observando o disposto no item 29.2.2 e subitens.

29.2.2.12 A eleição deve ser realizada durante o expediente, respeitados os turnos, devendo ter a participação de, no mínimo, metade mais um do número médio do conjunto dos trabalhadores portuários utilizados no ano anterior, obtido conforme subitem 29.2.1.4 desta NR.

29.2.2.13 Organizada a CPATP, a mesma deve ser registrada no órgão regional do MTE, até 10 (dez) dias após a eleição, instalação e posse.

29.2.2.14 O registro da CPATP deve ser feito mediante requerimento ao Delegado Regional do

Trabalho, acompanhado de cópia das atas de eleição, instalação e posse, contendo o calendário anual das reuniões ordinárias da CPATP, constando dia, mês, hora e local de realização das mesmas.

29.2.2.15 O OGMO, os empregadores e/ou as instalações portuárias de uso privativo designarão dentre os seus representantes titulares o presidente da CPATP que assumirá o primeiro ano do mandato.

29.2.2.15.1 Os trabalhadores titulares da CPATP elegerão, dentre os seus pares o vice-presidente, que assumirá a presidência no segundo ano do mandato.

29.2.2.15.2 O representante dos empregadores ou dos trabalhadores, quando não estiver na presidência, assumirá as funções do vice-presidente.

29.2.2.16 No impedimento eventual ou no afastamento temporário do presidente, assumirá as suas funções o vice-presidente. No caso de afastamento definitivo, os empregadores ou trabalhadores, conforme o caso, indicarão o substituto em até 2 (dois) dias úteis, obrigatoriamente entre os membros da CPATP.

29.2.2.17 A CPATP terá um secretário e seu respectivo substituto que serão escolhidos, de comum acordo, pelos membros titulares da comissão.

29.2.2.18 A CPATP terá as seguintes atribuições:

- a) discutir os acidentes ocorridos na área portuária, inclusive a bordo;
- b) sugerir medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias, por iniciativa própria ou indicadas por outros trabalhadores, encaminhando-as ao SESSTP, ao OGMO, empregadores e/ou as administrações dos terminais de uso privativo;
- c) promover a divulgação e zelar pela observância das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde no Trabalho;
- d) despertar o interesse dos trabalhadores portuários pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimulá-los, permanentemente, a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;
- e) promover, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário - SIPATP;
- f) lavrar as atas das reuniões ordinárias e extraordinárias em livro próprio que deve ser registrado no órgão regional do MTE, enviando-as mensalmente ao SESSTP, ao OGMO, aos empregadores e a administração dos terminais portuários de uso privativo;
- g) realizar em conjunto com o SESSTP, quando houver, a investigação de causas e conseqüências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;

h) realizar mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, mediante prévio aviso ao OGMO, empregadores, administrações de instalações portuárias de uso privativo e ao SESSTP, inspeção nas dependências do porto ou instalação portuária de uso privativo, dando-lhes conhecimento dos riscos encontrados.

i) sugerir a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários quanto à segurança e saúde no trabalho;

j) preencher o Anexo II desta NR, mantendo-o arquivado, de maneira a permitir acesso a qualquer momento, aos interessados, sendo de livre escolha o método de arquivamento;

k) elaborar o Mapa de Risco;

l) convocar pessoas, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecedores, por ocasião de investigação dos acidentes do trabalho;

29.2.2.19 As decisões da CPATP deverão ocorrer, sempre que possível, por consenso entre os participantes.

29.2.2.20 Não havendo consenso para as decisões da CPATP, deverá ser tomada pelo menos uma das seguintes providências, visando à solução dos conflitos:

a) constituir um mediador em comum acordo com os participantes;

b) solicitar no prazo de 8 (oito) dias, através do presidente da CPATP, a mediação do órgão regional do MTE.

29.2.2.21 Compete ao presidente da CPATP:

a) convocar os membros para as reuniões da CPATP;

b) presidir as reuniões, encaminhando ao OGMO, empregadores, administrações dos terminais portuários de uso privativo e ao SESSTP as recomendações aprovadas, bem como, acompanhá-lhes a execução;

c) designar membros da CPATP para investigar o acidente do trabalho ou acompanhar investigação feita pelo SESSTP, imediatamente após receber a comunicação da ocorrência do acidente;

d) determinar tarefas aos membros da CPATP;

e) coordenar todas as atribuições da CPATP;

f) manter e promover o relacionamento da CPATP com o SESSTP e demais órgãos dos portos organizados ou instalações portuárias de uso privativo;

g) delegar atribuições ao vice-presidente;

29.2.2.22 Compete ao vice-presidente da CPATP:

- a) executar atribuições que lhe forem delegadas;
- b) substituir o presidente nos impedimento eventual ou temporário.

29.2.2.23 Compete ao Secretário da CPATP:

- a) elaborar as atas da eleição, da posse e das reuniões, registrando-as em livro próprio;
- b) preparar a correspondência;
- c) manter o arquivo atualizado;
- d) providenciar para que as atas sejam assinadas por todos os membros do CPATP;
- e) realizar as demais tarefas que lhe forem atribuídas pelo presidente da CPATP.

29.2.2.24 Compete aos Membros da CPATP:

- a) elaborar o calendário anual de reuniões da CPATP;
- b) participar das reuniões da CPATP, discutindo os assuntos em pauta e aprovando ou não as recomendações;
- c) investigar o acidente do trabalho, quando designado pelo presidente da CPATP, e discutir os acidentes ocorridos;
- d) freqüentar o curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, promovido pelo OGMO, empregadores e administrações dos terminais portuários de uso privativo;
- e) cuidar para que todas as atribuições da CPATP previstas no subitem 29.2.2.18 sejam cumpridas durante a respectiva gestão.
- f) mediante denúncia de risco, realizar em conjunto com o responsável pela operação portuária, a verificação das condições de trabalho, dando conhecimento a CPATP e ao SESSTP.

29.2.2.25 Compete ao OGMO ou empregadores:

- a) promover para todos os membros da CPATP, titulares e suplentes, curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, higiene e saúde ocupacional, com carga horária mínima de 24 (vinte e quatro) horas, obedecendo ao currículo básico do Anexo III desta NR, sendo este de freqüência obrigatória e realizada antes da posse dos membros de cada mandato, exceção feita ao mandato inicial;
- b) prestigiar integralmente a CPATP, proporcionando aos seus componentes os meios necessários

ao desempenho de suas atribuições;

c) convocar eleições para escolha dos membros da nova CPATP, com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, realizando-as, no máximo, até 30 (trinta) dias antes do término do mandato da CPATP em exercício;

d) promover cursos de atualização para os membros da CPATP;

e) dar condições necessárias para que todos os titulares de representações na CPATP compareçam às reuniões ordinárias e/ou extraordinárias;

29.2.2.26 Compete aos trabalhadores:

a) eleger seus representantes na CPATP;

b) indicar a CPATP e ao SESSTP situações de risco e apresentar sugestões para melhoria das condições de trabalho;

c) cumprir as recomendações quanto à prevenção de acidentes, transmitidas pelos membros da CPATP e do SESSTP;

d) comparecer às reuniões da CPATP sempre que convocado.

29.2.2.27 A CPATP se reunirá pelo menos uma vez por mês, em local apropriado e durante o expediente, obedecendo ao calendário anual.

29.2.2.28 Sempre que ocorrer acidente que resulte em morte, perda de membro ou de função orgânica, ou que cause prejuízo de grande monta, a CPATP se reunirá em caráter extraordinário no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência, podendo ser exigida a presença da pessoa responsável pela operação portuária conforme definido no subitem 29.1.3 alínea "d" desta NR.

29.2.2.29 Registrada a CPATP no órgão regional do MTE, a mesma não poderá ter o número de representantes reduzido, bem como não poderá ser desativada pelo OGMO ou empregadores antes do término do mandato de seus membros, ainda que haja redução do número de trabalhadores portuários, exceto nos casos em que houver encerramento da atividade portuária.

29.2.2.30 No caso de instalações portuárias de uso privativo e os terminais retroportuários que possuam SESMT e CIPA nos termos do que estabelecem, respectivamente as NR-4 e NR-5, aprovadas pela Portaria nº 3.214/78 do MTE e alterações posteriores, e não utilizem mão-de-obra de trabalhadores portuários avulsos, poderão mantê-los, com as atribuições especificadas nesta NR.

29.3 SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO.

29.3.1 Nas operações de atracação, desatracação e manobras de embarcações.

29.3.1.1 Na atracação, desatracação e manobras de embarcações devem ser adotadas medidas de prevenção de acidentes, com cuidados especiais aos riscos de prensagem, batidas contra e esforços excessivos dos trabalhadores.

29.3.1.2 É obrigatório o uso de um sistema de comunicação entre o práctico, na embarcação, e o responsável em terra pela atracação, através de transceptor portátil, de modo a ser assegurada uma comunicação bilateral.

29.3.1.3 Todos os trabalhadores envolvidos nessas operações devem fazer uso de coletes salvavidas, Classe IV, aprovados pela Diretoria de Portos e Costas - DPC,

29.3.1.4 Durante as manobras de atracação e desatracação, os guindastes de terra e os de pórtico devem estar o mais afastado possível das extremidades dos navios.

29.3.2 Acessos às embarcações.

29.3.2.1 As escadas, rampas e demais acessos às embarcações devem ser mantidas em bom estado de conservação e limpeza, sendo preservadas as características das superfícies antiderrapantes.

29.3.2.2 As escadas e rampas de acesso às embarcações devem dispor de balaustrada - guarda-corpos de proteção contra quedas.

29.3.2.2.1 O corrimão deve oferecer apoio adequado, possuindo boa resistência em toda a sua extensão, não permitindo flexões que tirem o equilíbrio do usuário.

29.3.2.3 As escadas de acesso às embarcações ou as estruturas complementares a estas conforme o previsto no subitem 29.3.2.10, devem ficar apoiadas em terra, tendo em sua base um dispositivo rotativo, devidamente protegido que permita a compensação dos movimentos da embarcação.

29.3.2.4 As escadas de acesso às embarcações devem possuir largura adequada que permita o trânsito seguro para um único sentido de circulação, devendo ser guarnecidas com uma rede protetora, em perfeito estado de conservação. Uma parte lateral da rede deve ser amarrada ao costado do navio, enquanto a outra, passando sob a escada, deve ser amarrada no lado superior de sua balaustrada (lado de terra), de modo que, em caso de queda, o trabalhador não venha a bater contra as estruturas vizinhas.

29.3.2.4.1 O disposto no subitem 29.3.2.4 não se aplica quando a distância do convés da embarcação ao cais não permita a instalação de redes de proteção.

29.3.2.5 A escada de portaló deve ficar posicionada com aclividade adequada em relação ao plano horizontal de modo que permita o acesso seguro à embarcação.

29.3.2.6 Os degraus das escadas, em face das variações de nível da embarcação, devem ser montados de maneira a mantê-los em posição horizontal ou com declive que permita apoio adequado para os pés.

29.3.2.7 O acesso à embarcação deve ficar fora do alcance do raio da lança do guindaste, pau-de-carga ou assemelhado. Quando isso não for possível, o local de acesso deve ser adequadamente sinalizado.

29.3.2.8 É proibida a colocação de extensões elétricas nas estruturas e corrimões das escadas e rampas de acesso das embarcações.

29.3.2.9 Os suportes e os cabos de sustentação das escadas ligados ao guincho não podem criar obstáculos à circulação de pessoas e devem ser mantidos sempre tensionados.

29.3.2.10 Quando necessário o uso de pranchas, rampas ou passarelas de acesso, conjugadas ou não com as escadas, estas devem seguir as seguintes especificações:

a) serem de concepção rígida;

b) terem largura mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);

c) estarem providas de tacos transversais a intervalos de 0,40m (quarenta centímetros) em toda extensão do piso;

d) possuírem corrimão em ambos os lados de sua extensão dotado de guarda-corpo duplo com réguas situadas a alturas mínimas de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e 0,70 m (setenta centímetros) medidas a partir da superfície do piso e perpendicularmente ao eixo longitudinal da escada;

e) serem dotadas de dispositivos que permitam fixá-las firmemente à escada da embarcação ou à sua estrutura numa extremidade;

f) a extremidade, que se apóia no cais, deve ser dotada de dispositivo rotativo que permita acompanhar o movimento da embarcação;

g) estarem posicionadas no máximo a 30 (trinta) graus de um plano horizontal.

29.3.2.11 Não é permitido o acesso à embarcação utilizando-se escadas tipo quebra-peito, salvo em situações excepcionais, devidamente justificadas, avaliadas e acompanhadas pelo SESSTP e SESMT, conforme o caso.

29.3.2.12 É proibido o acesso de trabalhadores à embarcações em equipamentos de guindar, exceto em operações de resgate e salvamento ou quando forem utilizados cestos especiais de transporte, desde que os equipamentos de guindar possuam condições especiais de segurança e existam procedimentos específicos para tais operações.

29.3.2.13 Nos locais de trabalho próximos à água e pontos de transbordo devem existir bóias salva vidas e outros equipamentos necessários ao resgate de vítimas que caíam na água, que sejam aprovados pela DPC.

29.3.2.13.1 Nos trabalhos noturnos as bóias salva-vidas deverão possuir dispositivo de

iluminação automática aprovadas pela DPC.

29.3.3 Conveses.

29.3.3.1 Os conveses devem estar sempre limpos e desobstruídos, dispondo de uma área de circulação que permita o trânsito seguro dos trabalhadores.

29.3.3.2 Quaisquer aberturas devem estar protegidas de forma que impeçam a queda de pessoas ou objetos. Quando houver perigo de escorregamento nas superfícies em suas imediações, devem ser empregados dispositivos ou processo que tornem o piso antiderrapante.

29.3.3.3 A circulação de pessoal no convés principal deve ser efetuada pelo lado do mar, exceto por impossibilidade técnica ou operacional comprovada.

29.3.3.4 Os conveses devem oferecer boas condições de visibilidade aos operadores dos equipamentos de içar, sinaleiros e outros, a fim de que não sejam prejudicadas as manobras de movimentação de carga.

29.3.3.5 As cargas ou objetos que necessariamente tenham que ser estivadas no convés, devem ser peadas e escoradas imediatamente após a estivagem.

29.3.3.6 Olhais, escadas, tubulações, aberturas e cantos vivos devem ser mantidos sinalizados, a fim de indicar e advertir acerca dos riscos existentes.

29.3.3.7 Nas operações de abertura e fechamento de equipamentos acionados por força motrizes, os quartéis, tampas de escotilha e aberturas similares, devem possuir dispositivos de segurança que impeçam sua movimentação acidental. Esses equipamentos só poderão ser abertos ou fechados por pessoa autorizada, após certificar-se de que não existe risco para os trabalhadores.

29.3.4. Porões.

29.3.4.1 As bocas dos agulheiros devem estar protegidas por braçolas e serem providas de tampas com travas de segurança.

29.3.4.2 As escadas de acesso ao porão devem estar em perfeito estado de conservação e limpeza.

29.3.4.3 Quando o porão possuir escada vertical até o piso, esta deve ser dotada de guarda-corpos ou ser provida de cabo de aço paralelo à escada para se aplicar dispositivos do tipo trava-quadras acoplado ao cinto de segurança utilizado na operação de subida e descida da escada.

29.3.4.4 A estivagem das cargas nos porões não deve obstruir o acesso às escadas dos agulheiros.

29.3.4.4.1 Quando não houver condições de utilização dos agulheiros, o acesso ao porão do navio deverá ser efetuada por escada de mão de no máximo 7 m (sete metros) de comprimento, afixada junto à estrutura do navio, devendo ultrapassar a borda da estrutura de apoio em 1m (um metro).

29.3.4.4.2 Não é permitido o uso de escada do tipo quebrapeito.

29.3.4.5 Recomenda-se a criação de passarelas para circulação de no mínimo 0,60 m (sessenta centímetros) de largura sobre as cargas estivadas de modo a permitir o acesso seguro à praça de trabalho.

29.3.4.6 Os pisos dos porões devem estar limpos e isentos de materiais inservíveis e de substâncias que provoquem riscos de acidente.

29.3.4.7 A forração empregada deve oferecer equilíbrio à carga e criar sobre a mesma um piso de trabalho regular e seguro.

29.3.4.8 As plataformas de trabalho devem ser confeccionadas de maneira que não ofereçam riscos de desmoronamento e propiciem espaço seguro de trabalho.

29.3.4.9 Passarelas, plataformas, beiras de cobertas abertas, bocas de celas de contêineres e grandes vãos entre cargas, com diferença de nível superior a 2,00 m (dois metros), devem possuir guarda-corpos com 1,10 m (um metro e dez centímetros) de altura.

29.3.4.9.1 O trânsito de pessoas sobre os vãos entre cargas estivadas, só será permitido se cobertos com pranchas de madeira de boa qualidade, seca, sem nós ou rachaduras que comprometam a sua resistência e sem pintura, podendo ser utilizado material de maior resistência.

29.3.4.9.2 É obrigatório o uso de escadas para a transposição de obstáculos de altura superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros).

29.3.4.10 Os quartéis devem estar sempre em perfeito estado de conservação e nivelados, a fim de não criarem irregularidades no piso.

29.3.4.10.1 Os quartéis devem permanecer fechados por ocasião de trabalho na mesma coberta.

29.3.4.11 Em locais em que não haja atividade, os vãos livres com risco de quedas, como bocas de agulheiros, cobertas e outros, devem estar fechados.

29.3.4.11.1 Quando em atividade, devem ser devidamente sinalizados, iluminados e protegidos com guarda-corpos, redes ou madeiramento resistente.

29.3.4.12 A altura entre a parte superior da carga e a coberta deve permitir ao trabalhador condições adequadas de postura para execução do trabalho.

29.3.4.13 Nas operações de carga e descarga com contêineres, ou demais cargas de altura equivalente, é obrigatório o uso de escadas. Quando essas forem portáteis devem ultrapassar 1,00 m (um metro) do topo do contêiner, ser providas de sapatas, sinalização reflexiva nos degraus e montantes, não ter mais de 7,00 m (sete metros) de comprimento e ser construída de material comprovadamente leve e resistente.

29.3.4.14 Nas operações em embarcações do tipo transbordo horizontal (roll-on/roll-off) devem ser adotadas medidas preventivas de controle de ruídos e de exposição a gases tóxicos.

29.3.4.15 A carga deve ser estivada de forma que fique em posição segura, sem perigo de tombar ou desmoronar sobre os trabalhadores no porão.

29.3.4.16 O empilhamento de tubos, bobinas ou similares deve ser obrigatoriamente peado imediatamente após a estivagem e mantido adequadamente calçado. Os trabalhadores só devem se posicionar à frente desses materiais, por ocasião da movimentação, quando absolutamente indispensável.

29.3.4.17 A iluminação de toda a área de operação deve ser adequada, adotando-se medidas para evitar colisões e/ou atropelamentos.

29.3.4.18 A estivagem de carga deve ser efetuada à distância de 1,00 m (um metro) da abertura do porão, quando esta tiver que ser aberta posteriormente.

29.3.4.18.1 É proibida qualquer atividade laboral em cobertas distintas do mesmo porão e mesmo bordo simultaneamente.

29.3.5 Trabalho com máquinas, equipamentos, aparelhos de içar e acessórios de estivagem.

29.3.5.1 Os equipamentos: pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros serão entregues para a operação em perfeitas condições de uso.

29.3.5.2 Todo equipamento de movimentação de carga deve apresentar, de forma legível, sua capacidade máxima de carga e seu peso bruto, quando se deslocar de ou para bordo.

29.3.5.2.1 A capacidade máxima de carga do aparelho não deve ser ultrapassada, mesmo que se utilizem dois equipamentos cuja soma de suas capacidades supere o peso da carga a ser transportada, devendo ser respeitados seus limites de alcance, salvo em situações excepcionais, com prévio planejamento técnico que garanta a execução segura da operação, a qual será acompanhada pelo SESSTP ou SESMT conforme o caso.

29.3.5.3 Somente pode operar máquinas e equipamentos o trabalhador habilitado e devidamente identificado.

29.3.5.4 Não é permitida a operação de empilhadeiras sobre as cargas estivadas que apresentem piso irregular, ou sobre quartéis de madeira.

29.3.5.5 Todo trabalho em porões que utilize máquinas e equipamentos de combustão interna, deve contar com exaustores cujos dutos estejam em perfeito estado, em quantidade suficiente e instalados de forma a promoverem a retirada dos gases expelidos por essas máquinas ou equipamentos, de modo a garantir um ambiente propício à realização dos trabalhos em conformidade com a legislação vigente.

29.3.5.6 Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de

poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos.

29.3.5.7 É proibido o uso de máquinas de combustão interna e elétrica em porões e armazéns com cargas inflamáveis ou explosivas, salvo se as especificações das máquinas forem compatíveis com a classificação da área envolvida.

29.3.5.8 É proibido o transporte de trabalhadores em empilhadeiras e similares, exceto em operações de resgate e salvamento.

29.3.5.9 A empresa armadora e seus representantes no país são os responsáveis pelas condições de segurança dos equipamentos de guindar e acessórios de bordo, devendo promover vistoria periódica, conforme especificações dos fabricantes, através de profissionais, empresas e órgãos técnicos devidamente habilitados, promovendo o reparo ou troca das partes defeituosas imediatamente após a constatação.

29.3.5.10 Os equipamentos terrestres de guindar e os acessórios neles utilizados para içamento de cargas devem ser periodicamente vistoriados e testados por pessoa física ou jurídica devidamente registrada no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA.

29.3.5.10.1 A vistoria deve ser efetuada pelo menos uma vez a cada doze meses.

29.3.5.10.2 Deve ser estabelecido cronograma para vistorias e testes dos equipamentos, os quais terão suas planilhas e laudos encaminhados pelos detentores ou arrendatários dos mesmos ao OGMO, que dará conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação.

29.3.5.11 A vistoria realizada por Sociedade Classificadora, que atestar o bom estado de conservação e funcionamento dos equipamentos de guindar e acessórios do navio, deve ser comprovada através de certificado que será exibido pelo comandante da embarcação mediante solicitação da pessoa responsável envolvida nas operações que estiverem em curso na embarcação, cabendo ao agente marítimo sua tradução, quando de origem estrangeira.

29.3.5.12 Em se tratando de instalações portuárias de uso privativo, os laudos e planilhas das vistorias e testes devem ser encaminhados à administração destas instalações e/ou empregadores, que darão conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação e ao OGMO, quando utilizar trabalhadores avulsos.

29.3.5.13 Os equipamentos em operação devem estar posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho, não sendo permitido o trânsito ou permanência de pessoas no setor necessário à rotina operacional do equipamento.

29.3.5.14 No local onde se realizam serviços de manutenção, testes e montagens de aparelhos de içar, a área de risco deve ser isolada e devidamente sinalizada.

29.3.5.15 Os aparelhos de içar e os acessórios de estivagem, devem trazer, de modo preciso e de fácil visualização, a indicação de sua carga máxima admissível.

29.3.5.16 Todo aparelho de içar deve ter afixado no interior de sua cabine tabela de carga que

possibilite ao operador o conhecimento da carga máxima em todas as suas condições de uso.

29.3.5.17 Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos.

29.3.5.18 Os guindastes sobre trilhos devem dispor de suportes de prevenção de tombamento.

29.3.5.19 Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça riscos aos trabalhadores e à operação portuária.

29.3.5.20 Toda embarcação deve conservar a bordo os planos de enxárcia/equipamentos fixos, e todos os outros documentos necessários para possibilitar a enxárcia correta dos mastros de carga e de seus acessórios que devem ser apresentados quando solicitados pela inspeção do trabalho.

29.3.5.21 No caso de acidente envolvendo guindastes de bordo, paus de carga, cábreas de bordo e similares, em que ocorram danos nos equipamentos que impeçam sua operação, estes não poderão reiniciar os trabalhos até que os reparos e testes necessários sejam feitos em conformidade com os padrões ditados pela Sociedade Classificadora do navio.

29.3.5.22 Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e serem vistoriados pela pessoa responsável, antes do início dos serviços.

29.3.5.23 Lingas descartáveis não devem ser reutilizadas, sendo inutilizadas imediatamente após o uso.

29.3.5.24 Os ganchos de içar devem dispor de travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento.

29.3.5.25 É obrigatória a observância das condições de utilização, dimensionamento e conservação de cabos de aço, anéis de carga, manilhas e sapatilhos para cabos de aço utilizados nos acessórios de estivagem, nas lingas e outros dispositivos de levantamento que formem parte integrante da carga, conforme o disposto nas normas técnicas NBR 6327/83 (Cabo de Aço para Usos Gerais) - Especificações, NBR 11900/91 (Extremidade de Laços de Cabo de Aço - Especificações), NBR 13541/95 (Movimentação de Carga - Laço de Cabo de Aço - Especificações), NBR 13542/95 (Movimentação de Carga - Anel de Carga), NBR 13543/95 (Movimentação de Carga - Laço de Cabo de Aço - Utilização e Inspeção), NBR 13544/95 (Movimentação de Carga - Sapatilho para Cabo de Aço) e NBR 13545/95 (Movimentação de Carga - Manilha) e alterações posteriores.

29.3.6 Lingamento e deslingamento de cargas

29.3.6.1 O operador de equipamento de guindar deve certificar-se, de que os freios segurarão o peso a ser transportado.

29.3.6.2 Todos os carregamentos devem lincar-se na vertical do engate do equipamento de guindar, observando-se em especial:

- a) o impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;
- b) de que nas cargas de grande comprimento como tubos, perfis metálicos, tubulões, tábuas e outros, sejam usadas no mínimo 02 (duas) lingas/estropos ou através de uma balança com dois ramais;
- c) de que o ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não exceda a 120° (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;
- d) de que as lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível.

29.3.6.3 Nos serviços de lingamento e deslingamento de cargas sobre veículos com diferença de nível, é obrigatório o uso de plataforma de trabalho segura do lado contrário ao fluxo de cargas.

Nos locais em que não exista espaço disponível, será utilizada escada.

29.3.6.4 É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lingada.

29.3.6.5 A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado.

29.3.6.5.1 O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes de cor diferenciada.

29.3.6.5.2 Nas operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material refletivo.

29.3.6.5.3 O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser visto pelo operador do equipamento de guindar. Quando estas condições não puderem ser atendidas deverá ser utilizado um sistema de comunicação bilateral.

29.3.6.5.4 O sinaleiro deve receber treinamento adequado para aquisição de conhecimento do código de sinais de mão nas operações de guindar.

29.3.7 Operações com contêineres.

29.3.7.1 Na movimentação de carga e descarga de contêiner é obrigatório o uso de quadro posicionador dotado de travas de acoplamento acionadas mecanicamente, de maneira automática ou manual, com dispositivo visual indicador da situação de travamento e dispositivo de segurança que garantam o travamento dos quatro cantos.

29.3.7.2 No caso de contêineres fora de padrão, avariados ou em condições que impeçam os procedimentos do subitem 29.3.7.1, será permitida a movimentação por outros métodos seguros, sob a supervisão direta do responsável pela operação.

29.3.7.3 Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2 (dois) de alto, ou 5 m (cinco metros), quando necessário e exclusivamente para o transporte de trabalhadores dos conveses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima de dois trabalhadores, dotada de guarda-corpos e de dispositivo para acoplamento do cinto de segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada.

29.3.7.4 O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de rádio comunicação com sinaleiro e o operador de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente às instruções formuladas pelo trabalhador.

29.3.7.4.1. Não é permitida a permanência de trabalhador sobre contêiner quando este estiver sendo movimentado.

29.3.7.5 A abertura de contêineres contendo cargas perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequado ao risco.

29.3.7.5.1 Quando houver em um mesmo contêiner cargas perigosas e produtos inócuos, prevalecem as recomendações de utilização de EPI adequado à carga perigosa.

29.3.7.6 Todos os contêineres que cheguem a um porto organizado, instalações portuárias de uso privativo, ou retroportuários para serem movimentados, devem estar devidamente certificados, de acordo com a Convenção de Segurança para Contêineres - CSC da Organização Marítima Internacional - OMI.

29.3.7.7 Todo contêiner que requeira uma inspeção detalhada, deve ser retirado de sua pilha e conduzido a uma zona reservada especialmente para esse fim, que disponha de meios de acesso seguros, tais como plataformas ou escadas fixas.

29.3.7.8 Os trabalhadores devem utilizar-se de hastes guia ou de cabos, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado sobre veículo.

29.3.7.9 Cada porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um regulamento próprio, estabelecendo ações coordenadas a serem adotadas na ocorrência de condições ambientais adversas.

29.3.7.10 Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

a) movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;

b) instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;

c) obedecer à sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação

d) instruir o trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

29.3.8 Operações com graneis secos.

29.3.8.1 Durante as operações devem ser adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores.

29.3.8.2 Quando houver risco de queda ou deslizamento volumoso durante a carga ou descarga de graneis secos, nenhum trabalhador deve permanecer no interior do porão e outros recintos similares.

29.3.8.3 Nas operações com pá mecânica no interior do porão, ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador deve estar protegido por cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação de ar.

29.3.8.4 Nas operações com uso de caçambas, "grabs" e de pás carregadeiras, a produção de pó, derrames e outros incidentes, deve ser evitada com as seguintes medidas:

- a) umidificação da carga, caso sua natureza o permita;
- b) realizar manutenção periódica das caçambas e pás carregadeiras;
- c) carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
- d) abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
- e) estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
- f) utilização de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, lonas, mantas de plásticos e outros, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão, vagão ou solo;
- g) utilização de proteção na carga e descarga de graneis, que garanta o escoamento do material que caia no percurso entre porão e costado do navio, para um só local no cais.

29.3.8.5 Veículos e vagões transportando graneis sólidos devem estar cobertos, para trânsito e estacionamento em área portuária.

29.3.9 Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais.

29.3.9.1 Cada porto organizado e instalação portuária de uso privativo, deve dispor de um regulamento próprio que discipline a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a movimentação de cargas no cais, plataformas, pátios, estacionamentos, armazéns e demais espaços operacionais.

29.3.9.2 Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias que trafeguem ou estacionem na área do porto organizado e instalações portuárias de uso privativo devem possuir sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré.

29.3.9.3 As cargas transportadas por caminhões ou carretas devem estar peadas ou fixas de modo a evitar sua queda acidental.

29.3.9.3.1 Nos veículos cujas carrocerias tenham assoalho, este deve estar em perfeita condição de uso e conservação.

29.3.9.4 As pilhas de cargas ou materiais devem distar, pelo menos, de 1,50 m (um metro e cinqüenta centímetros) das bordas do cais.

29.3.9.5 Embalagens com produtos perigosos não devem ser movimentadas com equipamentos inadequados que possam danificá-las.

29.3.10 Segurança nos trabalhos de limpeza e manutenção nos portos e embarcações.

29.3.10.1 Na limpeza de tanques de carga, óleo ou lastro de embarcações que contenham ou tenham contido produtos tóxicos, corrosivos e/ou inflamáveis, é obrigatório:

a) a vistoria antecipada do local por pessoa responsável, com atenção especial no monitoramento dos percentuais de oxigênio e de explosividade da mistura no ambiente;

b) o uso de exaustores, cujos dutos devem prolongar-se até o convés, para a eliminação de resíduos tóxicos;

c) o trabalho ser realizado em dupla, portando o observador um cabo de arrasto conectado ao executante;

d) o uso de aparelhos de iluminação e acessórios cujas especificações sejam adequadas à área classificada;

e) não fumar ou portar objetos que produzam chamas, centelhas ou faíscas;

f) o uso de equipamentos de ar mandado ou autônomo em ambientes com ar rarefeito ou impregnados por substâncias tóxicas;

g) depositar em recipientes adequados as estopas e trapos usados, com óleos, graxa, solventes ou similares para serem retirados de bordo logo após o término do trabalho;

29.3.10.1.1 As determinações do item anterior aplicam-se também, nos locais confinados ou de produtos tóxicos ou inflamáveis.

29.3.10.2 São vedados os trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde e a integridade física dos trabalhadores.

29.3.10.3 Nas pinturas, raspagens, apicoamento de ferragens e demais reparos em embarcações, é recomendada onde couber a proteção dos trabalhadores através de:

- a) andaimes com guarda-corpos ou, preferencialmente, com cadeiras suspensas;
- b) uso de cinturão de segurança do tipo pára-quedista, fixado em cabo paralelo à estrutura do navio;
- c) uso dos demais EPI necessários;
- d) uso de colete salva-vidas Classe IV, aprovados pela DPC;
- e) interdição quando necessário, da área abaixo desses serviços.

29.3.11 Recondicionamento de embalagens

29.3.11.1 Os trabalhos de recondicionamento de embalagens, nos quais haja risco de danos à saúde e a integridade física dos trabalhadores, deve ser efetuada em local fora da área de movimentação de carga. Quando isto não for possível, a operação no local será interrompida até a conclusão do reparo.

29.3.11.2 No recondicionamento de embalagens com cargas perigosas, a área deve ser vistoriada, previamente, por pessoa responsável, que definirá as medidas de proteção coletiva e individual necessárias.

29.3.12 Segurança nos serviços do vigia de portaló.

29.3.12.1 No caso do portaló não possuir proteção para o vigia se abrigar das intempéries, aplicam-se as disposições da NR-21 (Trabalho a Céu Aberto) - itens 21.1 e 21.2.

29.3.12.2 Havendo movimentação de carga sobre o portaló ou outros postos onde deva permanecer um vigia portuário, este se posicionará fora dele, em local seguro.

29.3.12.3 Deve ser fornecido ao vigia assento com encosto, com forma levemente adaptada ao corpo para a proteção da região lombar.

29.3.13 Sinalização de segurança dos locais de trabalho portuários.

29.3.13.1 Os riscos nos locais de trabalho, tais como: faixa primária, embarcações, abertura de acesso aos porões, conveses, escadas, olhais, estações de força e depósitos de cargas devem ser sinalizados conforme NR-26 (Sinalização de Segurança).

29.3.13.2 Quando a natureza do obstáculo exigir, a sinalização incluirá iluminação adequada.

29.3.13.3 As vias de trânsito de veículos ou pessoas nos recintos e áreas portuárias, com especial atenção na faixa primária do porto, em plataformas, rampas, armazéns e pátios devem ser

sinalizadas, aplicando-se o Código Nacional de Trânsito do Ministério da Justiça e NR-26 (Sinalização de Segurança) no que couber.

29.3.14 Iluminação dos locais de trabalho.

29.3.14.1 Os porões, passagens de trabalhadores e demais locais de operação, devem ter níveis adequados de iluminação, obedecendo ao que estabelece a NR-17 (Ergonomia). Não sendo permitido níveis inferiores a 50 lux.

29.3.14.2 Os locais iluminados artificialmente devem ser dotados de pontos de iluminação de forma que não provoquem ofuscamento, reflexos incômodos, sombras e contrastes excessivos aos trabalhadores, em qualquer atividade.

29.3.15 Transporte de trabalhadores por via aquática.

29.3.15.1 As embarcações que fizerem o transporte de trabalhadores, devem observar as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima.

29.3.15.2 Os locais de atracação sejam fixos ou flutuantes, para embarque e desembarque de trabalhadores, devem possuir dispositivos que garantam o transbordo seguro.

29.3.16 Locais frigorificados.

29.3.16.1 Nos locais frigorificados é proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna.

29.3.16.2 A jornada de trabalho em locais frigorificados deve obedecer a seguinte tabela:

Tabela 1

Faixa de Temperatura de Bulbo Seco (°C) Máxima Exposição Diária Permissível para Pessoas Adequadamente Vestidas para Exposição ao Frio.

+15,0 a -17,9 *

+12,0 a -17,9 **

+10,0 a -17,9 ***

Tempo total de trabalho no ambiente frio de 6 horas e 40 minutos, sendo quatro períodos de 1 hora e 40 minutos alternados com 20 minutos de repouso e recuperação térmica fora do ambiente de trabalho.

-18,0 a -33,9 Tempo total de trabalho no ambiente frio de 4 horas alternando-se 1 hora de trabalho com 1 hora para recuperação térmica fora do ambiente frio.

-34,0 a -56,9 Tempo total de trabalho no ambiente frio de 1 hora, sendo dois períodos de 30 minutos com separação mínima de 4 horas para recuperação térmica fora do ambiente frio.

-57,0 a -73,0 Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos sendo o restante da jornada cumprida obrigatoriamente fora de ambiente frio.

Abaixo de -73,0 Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta

utilizada.

(*) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

(**) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática sub-quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

(***) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática mesotérmica, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

29.4 CONDIÇÕES SANITÁRIAS E DE CONFORTO NOS LOCAIS DE TRABALHO.

29.4.1 As instalações sanitárias, vestiários, refeitórios, locais de repouso e aguardo de serviços devem ser mantidos pela administração do porto organizado, pelo titular da instalação portuária de uso privativo e retroportuária, conforme o caso, e observar o disposto na NR-24 (Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho).

29.4.2 As instalações sanitárias devem estar situadas à distância máxima de 200 m (duzentos metros) dos locais das operações portuárias.

29.4.3 As embarcações devem oferecer aos trabalhadores em operação a bordo, instalações sanitárias, com gabinete sanitário e lavatório, em boas condições de higiene e funcionamento. Quando não for possível este atendimento, o operador portuário deverá dispor, a bordo, de instalações sanitárias móveis, similares às descritas (WC - Químico).

29.4.4 O transporte de trabalhadores ao longo do porto deve ser feito através de meios seguros.

29.5 PRIMEIROS SOCORROS E OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

29.5.1 Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de serviço de atendimento de urgência próprio ou terceirizado mantido pelo OGMO ou empregadores, possuindo equipamentos e pessoal habilitado a prestar os primeiros socorros e prover a rápida e adequada remoção de acidentado.

29.5.2 Para o resgate de acidentado em embarcações atracadas devem ser mantidas, próximas a estes locais de trabalho, gaiolas e macas.

29.5.3 Nos trabalhos executados em embarcações ao largo deve ser garantida comunicação eficiente e meios para, em caso de acidente, prover a rápida remoção do acidentado, devendo os primeiros socorros ser prestados por trabalhador treinado para este fim.

29.5.4 No caso de acidente a bordo em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, o responsável pela embarcação deve comunicar, imediatamente, à Capitaniados Portos, suas Delegacias e Agências e ao órgão regional do MTE.

29.5.4.1 O local do acidente deve ser isolado, estando a embarcação impedida de suspender (zarpar) até que seja realizada a investigação do acidente por especialistas desses órgãos e posterior liberação do despacho da embarcação pela Capitania dos Portos, suas Delegacias ou Agências.

29.5.4.2 Estando em condições de navegabilidade e não trazendo prejuízos aos trabalhos de investigação do acidente e a critério da Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências, o navio poderá ser autorizado a deslocar-se do berço de atracação para outro local, onde será concluída a análise do acidente.

29.6 OPERAÇÕES COM CARGAS PERIGOSAS

29.6.1 Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores e ao ambiente.

29.6.1.2 As cargas perigosas embaladas ou a granel, serão abrangidas conforme o caso, por uma das convenções ou códigos internacionais publicados da OMI, constantes do Anexo IV.

29.6.2 As cargas perigosas se classificam de acordo com tabela de classificação contida no Anexo V desta NR.

29.6.2.1 Deve ser instalado um quadro obrigatório contendo a identificação das classes e tipos de produtos perigosos, em locais estratégicos, de acordo com os símbolos padronizados pela OMI, conforme Anexo VI.

29.6.3 Obrigações e competências.

29.6.3.1 Do armador ou seu preposto

29.6.3.1.1 O armador ou seu preposto, responsável pela embarcação que conduzir cargas perigosas embaladas destinadas ao porto organizado e instalação portuária de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado, ainda que em trânsito, deverá enviar à administração do porto, ao OGMO e ao operador portuário, pelo menos 24 (vinte quatro) horas antes da chegada da embarcação, a documentação, em português, contendo:

a) declaração de mercadorias perigosas conforme o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas - código IMDG, com as seguintes informações, conforme modelo do Anexo VII:

I nome técnico das substâncias perigosas, classe e divisão de risco;

II número ONU - número de identificação das substâncias perigosas estabelecidas pelo Comitê das Nações Unidas e grupo de embalagem;

III ponto de fulgor, e quando aplicável, a temperatura de controle e de emergência dos líquidos inflamáveis;

IV quantidade e tipo de embalagem da carga;

V identificação de carga como poluentes marinhos;

b) ficha de emergência da carga perigosa contendo, no mínimo, as informações constantes do modelo do Anexo VIII;

c) indicação das cargas perigosas - qualitativa e quantitativamente - segundo o código IMDG, informando as que serão descarregadas no porto e as que permanecerão a bordo, com sua respectiva localização.

29.6.3.2 Do exportador e seu preposto.

29.6.3.2.1 Na movimentação de carga perigosa embalada para exportação, o exportador ou seu preposto é responsável por garantir que a documentação de que tratam as alíneas "a" e "b" do subitem 29.6.3.1.1 esteja disponível para a administração do porto, OGMO e ao operador portuário, com antecedência mínima de 48 h (quarenta e oito horas), da entrega da carga no porto para armazenagem ou para embarque direto em navio.

29.6.3.3 Do responsável pela embarcação com cargas perigosas.

29.6.3.3.1 Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, o seu comandante deve adotar os procedimentos contidos no seu plano de controle de emergências o qual, entre outros, deve assegurar:

a) manobras de emergência, reboque ou propulsão;

b) manuseio seguro de carga e lastro;

c) controle de avarias.

29.6.3.3.2 O comandante deve informar imediatamente à administração do porto e ao operador portuário, qualquer incidente ocorrido com as cargas perigosas que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

29.6.3.4 Cabe à administração do porto:

a) divulgar à guarda portuária toda a relação de cargas perigosas recebida do armador ou seu preposto;

b) manter em seu arquivo literatura técnica referente às cargas perigosas, devidamente atualizadas;

c) criar e coordenar o Plano de Controle de Emergência (PCE);

d) participar do Plano de Ajuda Mútua (PAM);

29.6.3.5 Cabe ao OGMO, titular de instalação portuárias de uso privativo ou empregador:

- a) enviar aos sindicatos dos trabalhadores envolvidos com a operação, cópia da documentação de que trata os subitens 29.6.3.1.1 e 29.6.3.2.1 desta NR com antecedência mínima de 24 h (vinte e quatro horas) do início da operação;
- b) instruir o trabalhador portuário, envolvido nas operações com cargas perigosas, quanto aos riscos existentes e cuidados a serem observados durante o manejo, movimentação, estiva e armazenagem nas zonas portuárias;
- c) participar da elaboração e execução do PCE;
- d) responsabilizar-se pela adequada proteção de todo o pessoal envolvido diretamente com a operação;
- e) supervisionar o uso dos equipamentos de proteção específicos para a carga perigosa manuseada;

29.6.3.6 Cabe ao trabalhador:

- a) habilitar-se por meio de cursos específicos, oferecidos pelo OGMO, titular de instalação portuária de uso privativo ou empregador, para operações com carga perigosa;
- b) comunicar ao responsável pela operação as irregularidades observadas com as cargas perigosas;
- c) participar da elaboração e execução do PCE e PAM;
- d) zelar pela integridade dos equipamentos fornecidos e instalações;
- e) fazer uso adequado dos EPI e EPC fornecidos.

29.6.4 Nas operações com cargas perigosas devem ser obedecidas as seguintes medidas gerais de segurança:

- a) somente devem ser manipuladas, armazenadas e estivadas as substâncias perigosas que estiverem embaladas, sinalizadas e rotuladas de acordo com o código marítimo internacional de cargas perigosas (IMDG);
- b) as cargas relacionadas abaixo devem permanecer o tempo mínimo necessário próximas às áreas de operação de carga e descarga:

I explosivos em geral;

II gases inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);

III radioativos;

IV chumbo tetraetila;

V poliestireno expansível;

VI perclorato de amônia, e

VII mercadorias perigosas acondicionadas em containeres refrigerados;

c) as cargas perigosas devem ser submetidas a cuidados especiais, sendo observadas, dentre outras, as providências para adoção das medidas constantes das fichas de emergências a que se refere o subitem 29.6.3.1.1 alínea "b" desta NR, inclusive aquelas cujas embalagens estejam avariadas ou que estejam armazenadas próximas a cargas nessas condições;

d) é vedado lançar na águas, direta ou indiretamente, poluentes resultantes dos serviços de limpeza e trato de vazamento de carga perigosa.

29.6.4.1 Nas operações com explosivos - Classe 1:

a) limitar a permanência de explosivos nos portos ao tempo mínimo necessário;

b) evitar a exposição dos explosivos aos raios solares;

c) manipular em separado as distintas divisões de explosivos, salvo nos casos de comprovada compatibilidade;

d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões no local de operação, incluindo proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição ou de calor;

e) impedir o abastecimento de combustíveis na embarcação, durante essas operações;

f) proibir a operação com explosivos sob condições atmosféricas adversas à carga;

g) utilizar somente aparelhos e equipamentos cujas especificações sejam adequadas ao risco;

h) estabelecer zona de silêncio na área de manipulação - proibição do uso de transmissor de rádio, telefone celular e radar - exceto por permissão de pessoa responsável;

i) proibir a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40 m (quarenta metros) dessa embarcação;

j) determinar que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.

29.6.4.2 Operações com gases e líquidos inflamáveis - Classes 2 e 3:

a) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição

de fumar, o controle de qualquer fonte de ignição e de calor, os aterramentos elétricos necessários, bem como a utilização dos equipamentos elétricos adequados à área classificada;

b) depositar os recipientes de gases em lugares arejados e protegidos dos raios solares;

c) utilizar os capacetes protetores das válvulas dos cilindros durante, a movimentação afim de protegê-las contra impacto ou tensão;

d) prevenir impactos e quedas dos recipientes nas plataformas do cais, nos armazéns e porões;

e) segregar, em todas as etapas das operações, os gases, líquidos inflamáveis e tóxicos dos produtos alimentícios e das demais classes incompatíveis;

f) observar as seguintes recomendações, nas operações com gases e líquidos inflamáveis, sem prejuízo do disposto na NR-16 (Atividades e Operações Perigosas) e NR-20 (Líquidos Combustíveis e Inflamáveis):

I isolar a área a partir do ponto de descarga durante as operações;

II manter a fiação e terminais elétricos com isolamento perfeito e com os respectivos tampões, inclusive os instalados nos guindastes;

III manter os guindastes totalmente travados, tanto no solo como nas superestruturas;

IV realizar inspeções visuais e testes periódicos nos mangotes, mantendo-as em boas condições de uso operacional;

V fiscalizar permanentemente a operação, paralisando-a sob qualquer condição de anormalidade operacional;

VI alojar, nos abrigos de material de combate a incêndio, os equipamentos necessários ao controle de emergências;

VII instalar na área delimitada, durante a operação e em locais de fácil visualização, placas em fundo branco, com os seguintes dizeres pintados em vermelho reflexivo: NÃO FUME - NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS;

VIII instalar na área delimitada da faixa do cais, onde se encontram as tomadas e válvulas de gases e líquidos inflamáveis, placa com fundo branco, pintadas em vermelho reflexivo e em local de fácil visualização, com os dizeres: NÃO FUME - NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS.

g) manter os caminhões tanques usados nas operações com inflamáveis líquidos a granel em conformidade com a legislação sobre transporte de produtos perigosos.

29.6.4.3 Operações com sólidos e outras substâncias inflamáveis - Classe 4:

- a) adotar medidas preventivas para controle não somente do risco principal, como também dos riscos secundários, como toxidez e corrosividade, encontrados em algumas substâncias desta classe;
- b) adotar as práticas de segurança, relativas às cargas sólidas a granel, que constam do suplemento ao código IMDG;
- c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- d) adotar medidas que impeçam o contato da água com substâncias das subclasses 4.2 - substâncias sujeitas a combustão espontânea e 4.3 - substâncias perigosas em contato com a água;
- e) adotar medidas que evitem a fricção e impactos com a carga;
- f) ventilar o local de operação que contém ou conteve substâncias da Classe 4, antes dos trabalhadores terem acesso ao mesmo.

No caso de concentração de gases, os trabalhadores que adentrem neste espaço devem portar aparelhos de respiração autônoma, cintos de segurança com dispositivos de engate, travamento e cabo de arrasto;

- g) monitorar, antes e durante a operação de descarga de carvão ou pré-reduzidos de ferro, a temperatura do porão e a presença de hidrogênio ou outros gases no mesmo, para as providências devidas.

29.6.4.4 Operações com substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos - Classe 5:

- a) adotar medidas de segurança contra os riscos específicos desta classe e os secundários, como corrosão e toxidez, que ela possa apresentar;
- b) adotar medidas que impossibilitem o contato das substâncias dessa classe com os materiais ácidos, óxidos metálicos e aminas;
- c) monitorar e controlar a temperatura externa, até seu limite máximo, dos tanques que contenham peróxidos orgânicos;
- d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor.

29.6.4.5 Nas operações com substâncias tóxicas e infectantes - Classe 6:

- a) segregar substâncias desta classe dos produtos alimentícios;
- b) manipular cuidadosamente as cargas, especialmente aquelas simultaneamente tóxicas e inflamáveis;

- c) restringir o acesso à área operacional e circunvizinha, somente ao pessoal envolvido nas operações;
- d) dispor de conjuntos adequados de EPC e EPI, para o caso de avarias ou na movimentação de graneis da Classe 6 ;
- e) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos;
- f) proibir a participação de trabalhadores, na manipulação destas cargas, principalmente da Classe 6.2 (Substâncias Infectantes) quando portadores de erupções, úlceras ou cortes na pele;
- g) proibir comer, beber ou fumar na área operacional e nas proximidades;

29.6.4.6. Nas operações com materiais radioativos - Classe 7:

- a) exigir que as embarcações de bandeira estrangeira que transportem materiais radioativos apresentem, para a admissão no porto, a documentação fixada no "Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos", da Agência Internacional de Energia Atômica. No caso de embarcações de bandeira brasileira, deverá ser atendida a "Norma de Transporte de Materiais Radioativos" - Resolução da Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN 13/80 e Norma CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores;
- b) obedecer as normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;
- c) a autorização para a atracação de embarcação com carga da Classe 7 - materiais radioativos, deve ser precedida de adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR conforme a Norma 3.03 da CNEN e alterações posteriores;
- d) monitorar e controlar a exposição de trabalhadores às radiações conforme critérios estabelecidos pela NE-3.01 e NE-5.01 - Diretrizes Básicas de Radioproteção da CNEN e alterações posteriores;
- e) adotar medidas de segregação e isolamento com relação a pessoas e outras cargas, estabelecendo uma zona de segurança para o trabalho, por meio de placas de segurança, sinalização, cordas e dispositivos luminosos, definidos pelo SPR, conforme o caso.

29.6.4.7 Nas operações com substâncias corrosivas - Classe 8:

- a) adotar medidas de segurança que impeçam o contato de substâncias dessa classe com a água ou com temperatura elevada;
- b) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;

c) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter eventuais derramamentos.

29. 6.4.8 Nas operações com substâncias perigosas diversas - Classe 9:

a) adotar medidas preventivas dos riscos dessas substâncias, que podem ser inflamáveis, irritantes e, afora outros riscos, passíveis de uma decomposição ou alteração durante o transporte;

b) rotular as embalagens com o nome técnico dessas substâncias, marcados de forma indelével;

c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;

d) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos; adotar medidas de controle de aerodispersóides.

29.6.5 Armazenamento de cargas perigosas.

29.6.5.1 A administração portuária, em conjunto com o SESSTP, deve fixar em cada porto, a quantidade máxima total por classe e subclasse de substâncias a serem armazenadas na zona portuária, obedecendo-se as recomendações contidas na tabela de segregação, Anexo IX.

29.6.5.2 Os depósitos de cargas perigosas devem ser compatíveis com as características dos produtos a serem armazenados.

29.6.5.3 Não serão armazenadas cargas perigosas em embalagens inadequadas ou avariadas.

29.6.5.4 Deve ser realizada vigilância permanente e inspeção diária da carga armazenada, adotando-se, nos casos de avarias, os procedimentos previstos na respectiva ficha de emergência referida no subitem 29.6.3.1 alínea "b" desta norma.

29.6.5.6 Armazenamento de explosivos

29.6.5.6.1 Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária, e a sua movimentação será efetuada conforme o disposto na NR-19 (Explosivos).

29.6.5.7 Armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis.

29.6.5.7.1 No armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis será observada a NR-20 (Combustíveis Líquidos e Inflamáveis), a NBR 7505 (Armazenamento de Petróleo e seus Derivados Líquidos) e as seguintes prescrições gerais:

a) os gases inflamáveis ou tóxicos devem ser depositados em lugares adequadamente ventilados e protegidos contra as intempéries, incidência dos raios solares e água do mar, longe de habitações e de qualquer fonte de ignição e calor que não esteja sob controle;

b) no caso de suspeita de vazamento de gases, devem ser adotadas as medidas de segurança

constantes do PCE, a que se refere o item 29.6.6 desta NR;

c) os gases inflamáveis serão armazenados, adequadamente segregados de outras cargas perigosas, conforme tabela de segregação (Anexo IX) e completamente isolados de alimentos;

d) os armazéns e os tanques de inflamáveis a granel devem ser providos de instalações e equipamentos de combate a incêndio.

29.6.5.8 Armazenamento de inflamáveis sólidos

29.6.5.8.1 No armazenamento de inflamáveis sólidos devem ser utilizados depósitos especiais e observadas as seguintes prescrições gerais:

a) os recipientes devem ser armazenados em compartimentos bem ventilados ou ao ar livre, protegidos de intempéries, água do mar, bem como de fontes de calor e de ignição que não estejam sob controle;

b) os sólidos inflamáveis da subclasse 4.1 podem ser armazenados em lugares abertos ou fechados;

c) os das subclasses 4.2 e 4.3 devem ser depositados em lugares ventilados, rigorosamente protegidos do contato com a água e a umidade;

d) no caso de substâncias tóxicas, isolar rigorosamente dos gêneros alimentícios;

e) as substâncias desta classe devem ser armazenadas de conformidade com a tabela de segregação no Anexo IX.

29.6.5.9 Armazenamento de oxidantes e peróxidos.

29.6.5.9.1 O armazenamento de produtos da Classe 5 será feito em depósitos específicos.

29.6.5.9.2 Antes de armazenar estes produtos, verificar se o local está limpo, sem a presença de material combustível ou inflamável.

29.6.5.9.3 Obedecer à segregação das cargas desta Classe 5, com outras incompatíveis, de conformidade com a tabela de segregação (Anexo IX).

29.6.5.9.4 Durante o armazenamento, os peróxidos orgânicos devem ser mantidos refrigerados e longe de qualquer fonte artificial de calor ou ignição.

29.6.5.10 Armazenamento de substâncias tóxicas e infectantes.

29.6.5.10.1 Substâncias tóxicas devem ser armazenadas em depósitos especiais, espaços bem ventilados e em recipientes que poderão ficar ao ar livre, desde que protegidos do sol, de intempéries ou da água do mar.

29.6.5.10.2 Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada. O armazenamento dessas substâncias deve ser feito mantendo sob controle o risco das fontes de calor, incluindo faíscas, chamas ou canalização de vapor.

29.6.5.10.3 Para evitar contaminação, as substâncias desta classe devem ser armazenadas em ambientes distintos dos de gêneros alimentícios.

29.6.5.10.4 No armazenamento será observada a tabela de segregação, constante do anexo IX.

29.6.5.10.5 As substâncias da subclasse 6.2 só poderão ser armazenadas em caráter excepcional e mediante autorização da vigilância sanitária.

29.6.5.11 Armazenamento de substâncias radioativas.

29.6.5.11.1 O armazenamento de substâncias radioativas será feito em depósitos especiais, de acordo com as recomendações da CNEN;

29.6.5.11.2 No armazenamento destas cargas, será obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

29.6.5.12 Armazenamento de substâncias corrosivas.

29.6.5.12.1 As substâncias corrosivas devem ser armazenadas em locais abertos ou em recintos fechados bem ventilados.

29.6.5.12.2 Quando a céu aberto, as embalagens devem ficar protegidas de intempéries ou de água, mantendo sob controle os riscos das fontes de calor, chamas, faíscas ou canalizações de vapor.

29.6.5.12.3 No armazenamento destas cargas, deve ser obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

29.6.5.13 Armazenamento de substâncias perigosas diversas.

29.6.5.13.1 As substâncias desta classe, armazenadas em lugares abertos ou fechados, devem receber os cuidados preventivos aos seus riscos principal e secundários.

29.6.5.13.2 No armazenamento destas cargas, aplica-se a tabela de segregação, conforme anexo IX, ficando segregadas de alimentos.

29.6.6 Plano de Controle de Emergência - PCE e Plano de Ajuda Mútua - PAM.

29.6.6.1 Devem ser adotados procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico.

Constando para cada classe de risco a respectiva ficha, nos locais de operação dos produtos perigosos.

29.6.6.2 Os trabalhadores devem ter treinamento específico em relação às operações com produtos perigosos.

29.6.6.3 O plano de atendimento às situações de emergência deve ser abrangente, permitindo o controle dos sinistros potenciais, como explosão, contaminação ambiental por produto tóxico, corrosivo, radioativo e outros agentes agressivos, incêndio, abalroamento e colisão de embarcação com o cais.

29.6.6.4 Os PCE e PAM devem prever ações em terra e a bordo, e deverá ser exibido aos agentes da inspeção do trabalho, quando solicitado.