

GIOVANI DE LIMA

**O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO PORTUÁRIO: ESTUDO DE CASO DOS
ESTIVADORES DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SANTA CATARINA)**

JOINVILLE
2012
GIOVANI DE LIMA

**O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO PORTUÁRIO: ESTUDO DE CASO DOS
ESTIVADORES DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SANTA CATARINA)**

Dissertação apresentada para a Banca Examinadora da Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE) como exigência para a obtenção do título de Mestre em Saúde e Meio Ambiente.
Orientadora Professora Doutora Marta Jussara Cremer.

JOINVILLE
2012

À Carmen Hedler Lima, minha mãe, que soube ser paciente nos momentos
mais difíceis da minha caminhada.

AGRADECIMENTOS

À Professora Doutora Marta Jussara Cremer, que acreditou na proposta embrionária do trabalho, investiu o tempo no auxílio da pesquisa e sempre demonstrou confiança e presteza na resolução das dificuldades.

À Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS), que acompanhou a pesquisa e confiou nos objetivos propostos e, em especial, ao Sr. Tomás Baptista, Engenheiro Ambiental do Porto de São Francisco do Sul.

Ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto de São Francisco do Sul (OGMO-SFS), na pessoa da Sra. Rafaella Fernandes Corrêa, Engenheira de Segurança do Trabalho, que ajudou no repasse de informações que permitiram o desenvolvimento do trabalho.

Aos estivadores do Porto de São Francisco do Sul, que colaboraram na coleta dos dados e se mostram incansáveis na luta pela melhoria das condições do meio ambiente do trabalho portuário.

Aos professores do mestrado e do Departamento do Curso de Direito da UNIVILLE, que me ensinaram a ser paciente e perseverante e me apoiaram na decisão de seguir a carreira da docência.

À Faculdade Cenecista de Joinville (FCJ), na pessoa da Professora Mestre Maria de Lourdes Bello Zimath, que me apoiou no processo de qualificação e se mostrou incansável nos incentivos à pesquisa.

Aos meus familiares, Valdomiro, Fernando, Alessandra, Atair, Atair Neto, Isabella, que compreenderam a minha ausência.

Ao João, que esteve presente ao meu lado nos momentos mais difíceis.

Aos colegas do mestrado, pela troca de experiências em diferentes áreas do conhecimento e amizade sincera.

“Evitar erros é um ideal pobre: se não ousarmos atacar problemas tão difíceis que o erro seja quase inevitável, então não haverá crescimento do conhecimento”.

Karl Raimund Popper (1902-1994)

RESUMO

O objeto do estudo é o meio ambiente do trabalho portuário dos estivadores do Porto de São Francisco do Sul (Santa Catarina). Destacou-se a evolução histórica da categoria da estiva, da fase artesanal à containerização, apresentando-se as características do meio ambiente do trabalho portuário. O tema é de relevância diante das mudanças que se apresentam nos portos brasileiros, impulsionadas pelas relações mundiais de comércio. O Porto de São Francisco do Sul ocupa posição de destaque no cenário nacional com crescimento constante na movimentação de carga a partir do ano de 2007, seja através de importações ou de exportações. Nesse contexto, o trabalho portuário avulso é de extrema importância nessa movimentação. Como objetivos da pesquisa apresentaram-se os seguintes: a verificação do cumprimento das normas de saúde e segurança no trabalho portuário pelos estivadores; a análise dos potenciais reflexos do possível não cumprimento dessas normas à saúde do estivador; a coleta de informações sobre os acidentes de trabalho e as doenças ocupacionais mais comuns no meio ambiente portuário. E, finalmente, buscou-se investigar a implantação e o funcionamento dos Programas Básicos Ambientais no Porto de São Francisco do Sul e a sua relação com o meio ambiente do trabalho. O método escolhido na pesquisa foi a aplicação de um questionário estruturado a 66 estivadores (amostra) dentre 271 (população), com questões abertas e fechadas, que procurou responder aos objetivos do trabalho. Apresentaram-se alguns riscos no curso da pesquisa, tais como, a possibilidade de recusa em participar do trabalho; aceitando o convite, deixar de responder às perguntas parcial e/ou totalmente; a amostra não ser suficiente para a constatação de resultados e, ainda, a estatística apontar distorções a partir da análise das respostas. Os resultados apontam que a totalidade da amostra é masculina, numa faixa etária preponderante de 41 a 50 anos de idade, com nível de escolaridade predominante na faixa do ensino fundamental completo e/ou incompleto. A renda bruta apresenta-se elevada, se comparada à renda *per capita* anual brasileira. Há registros que apontaram o consumo de tabaco e bebida alcoólica no local de trabalho que, somados ao sedentarismo e condições adversas do meio ambiente laboral, colocam os trabalhadores em sério risco quanto à saúde e segurança. A maior parte da população, inclusive, aponta que o local de trabalho apresenta perigos ao trabalhador, por exemplo, o risco de queda do homem ao mar; atropelamento no pátio; exposição continuada a agentes físicos, químicos e biológicos prejudiciais à saúde; a exaustiva jornada de trabalho, dentre outros fatores. Houve registros de doenças ocupacionais e acidentes do trabalho no âmbito portuário, ainda que os equipamentos de proteção individual e/ou coletivo fossem disponibilizados pelo OGMO. Os Programas Básicos Ambientais mostram-se desconhecidos por parcela da população.

Palavras-chave: Meio Ambiente do Trabalho, Trabalhador Portuário Avulso, Estivador, Estiva, Porto de São Francisco do Sul, Acidentes do Trabalho, Doenças Ocupacionais, Programas Básicos Ambientais.

ABSTRACT

The object of the study is the environment of the port work of the dockers of the Port of São Francisco do Sul (Santa Catarina). Highlighted the historical evolution of the category, of stage craft stowage of containerization, presenting the characteristics of the environment of the port work. The theme is of relevance in face of the changes that have Brazilian ports, driven by global trade relations. The Port of São Francisco do Sul holds a prominent position on the national scene with steady growth in cargo handling from the year 2007 either through imports or exports. In this context the dock work is of utmost important in this movement. As objectives of the research showed the following: the verification of compliance with health and safety at work by dockers; the analysis of the potential consequences of possible violations of these laws to the health of the dockers; the collection information on accidents and occupational diseases more common in the port environment. And, finally, sought to investigate the implementation and operation of basic environment programs and their relationship with the environment of work. The research method chosen was to apply a structured questionnaire to 66 dockers (sample) out of 271 (population), with open and closed questions, which sought to meet the objectives of the work. There have been some risk in the course of research, such as, the possibility of refusal to participate in the work; accepting the invitation, failing to answer questions and partially or fully; the sample was not sufficient for the realization of the results, and also, statistics points to distortions from the analysis of responses. The results indicate that the entire sample is male, an age group predominantly 41 to 50 years old, with level of education prevailing in the range of complete or incomplete elementary school. The gross income has been high, compared to income per capita in Brazil. There are records that pointed to the tobacco and alcohol in the workplace which, added to the sedentary lifestyle and adverse environmental conditions, put employees working at serious risk, for health and safety. Most of the population, including, points out that the workplace presents hazards to workers, for example, man's risk of falling into the sea; trampling on the patio; continued exposure to physical, chemical and biological agents unhealthy; the grueling working hours, among other. There were records of occupational diseases and accidents in port, even if the personal or collective protective equipment were available by the OGMO. The basic environment programs appear to be unknown for a portion of the population.

Keywords: Work Environment, Temporary Dock Worker, Docker, Stowage, Port of São Francisco do Sul, Work Accidents, Occupational Diseases, Basic Environmental Programs.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APSFs – Administração do Porto de São Francisco do Sul

Art. – Artigo

BRICS – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

CAP – Conselho da Autoridade Portuária

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

COEP – Comitê de Ética em Pesquisa

CPATP – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

EPI – Equipamento de Proteção Individual

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IN – Instrução Normativa

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

LER/DORT – Lesões por Esforços Repetitivos / Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho

LOPS – Lei Orgânica da Previdência Social

MPS – Ministério da Previdência Social

MPT – Ministério Público do Trabalho

MSMA – Mestrado em Saúde e Meio Ambiente

NR – Norma Regulamentadora

OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra

OGMO-SFS – Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto de São Francisco do Sul

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PAM – Plano de Ajuda Mútua

PBAs – Programas Básicos Ambientais

PBPS – Plano de Benefícios da Previdência Social

PCE – Plano de Controle de Emergência

PCPS – Plano de Custeio da Previdência Social

PETROBRAS – Petróleo Brasileiro S/A

PIB – Produto Interno Bruto

PNMA – Política Nacional de Meio Ambiente

RPS – Regulamento da Previdência Social

SC – Estado de Santa Catarina

SESSTP – Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho
Portuário

SIPATP – Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário

TPA(s) – Trabalhador(es) Portuário(s) Avulso(s)

UNIVILLE – Universidade da Região de Joinville

SUMÁRIO

RESUMO.....	06
ABSTRACT.....	07
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	08
LISTA DE FIGURAS.....	12
LISTA DE GRÁFICOS.....	13
LISTA DE QUADROS.....	14
LISTA DE TABELAS.....	15
LISTA DE ANEXOS.....	16
LISTA DE APÊNDICES.....	17
INTRODUÇÃO.....	19
1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	23
1.1 A atividade portuária no Brasil – análise histórica.....	23
1.2 A origem do Porto de São Francisco do Sul e a movimentação de cargas.....	28
1.2.1 Localização e coordenadas.....	35
1.2.2 Área de influência.....	36
1.2.3 Área do porto organizado.....	36
1.2.4 Acessos ao porto.....	38
1.3 Caracterização e contextualização do trabalho portuário na atualidade: a modernização dos portos.....	38
1.4 A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.....	41
1.5 O Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996.....	50
1.6 Demais disposições legislativas nacionais e internacionais sobre o trabalho portuário.....	50
1.7 O meio ambiente.....	54
1.7.1 O meio ambiente do trabalho.....	56
1.7.2 O meio ambiente do trabalho portuário.....	61
1.7.3 O (des) equilíbrio do meio ambiente do trabalho portuário.....	69
1.8 Os acidentes do trabalho no ambiente portuário.....	70
1.9 As doenças ocupacionais no ambiente portuário.....	74
1.10 A recuperação do equilíbrio ambiental portuário a partir da implantação das normas de saúde, higiene e segurança no trabalho no Porto de São Francisco do Sul.....	76
1.11 Os Programas Básicos Ambientais vigentes no Porto de São Francisco do Sul.....	79
2. METODOLOGIA.....	85

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	91
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
REFERÊNCIAS.....	115
GLOSSÁRIO.....	127
ANEXOS.....	134
APÊNDICES.....	163

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Imagem de satélite da aérea do Porto de São Francisco do Sul (SC).....
- Figura 2 Principais portos fluviais e marítimos brasileiros administrados pela Cia. Docas (Controladas da União), por Estados e Municípios e administrados por empresas privadas, excluídos os terminais de uso exclusivo e misto...
- Figura 3 Estivadores do Porto de Santos (SP) carregando sacas de café no início do século XIX.....
- Figura 4 Contêineres na área do Porto de Santos (SP) no século XXI.....

LISTA DE GRÁFICOS

- Gráfico 1 Renda bruta variável de R\$ 2.000,00 a R\$ 8.000,00 mensais por número de estivadores entrevistados.....
- Gráfico 2 Número de estivadores entrevistados que declara consumir medicamento de uso contínuo, sendo N (nunca), S (sempre), R (raramente), F (frequentemente).....
- Gráfico 3 Quantidade de indivíduos que consideram o Porto de São Francisco do Sul um local de trabalho perigoso para a saúde e segurança do trabalhador.....
- Gráfico 4 Percentual dos sujeitos pesquisados que têm conhecimento acerca dos Programas Básicos Ambientais do Porto de São Francisco do Sul.....

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Programas Básicos Ambientais desenvolvidos no Porto de São Francisco do Sul.....
----------	--

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Ranking mundial dos portos em milhões de toneladas, em 2008.....
Tabela 2	Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2007.....
Tabela 3	Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2008.....
Tabela 4	Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2009.....
Tabela 5	Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2010.....
Tabela 6	Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a fevereiro de 2011.....
Tabela 7	Elementos Caracterizadores de um Meio Ambiente do Trabalho Equilibrado.....
Tabela 8	Percentual de estivadores entrevistados por faixa etária.....
Tabela 9	Percentual de estivadores entrevistados por nível de escolaridade.....
Tabela 10	Percentual de estivadores entrevistados que afirma fumar no local de trabalho.....
Tabela 11	Percentual de estivadores que declararam consumir bebida alcóolica no local de trabalho.....
Tabela 12	Percentual de estivadores entrevistados por tempo na profissão.....
Tabela 13	Número de entrevistados por horas trabalhadas por jornada diária.....

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1	Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei dos Portos)...
Anexo 2	Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996.....
Anexo 3	Mensagem de veto à Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.....

LISTA DE APÊNDICES

Apêndice A	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....
Apêndice B	Questionário.....

INTRODUÇÃO

A costa litorânea do país com 8,5 mil quilômetros navegáveis, bem como o imenso potencial hidrográfico ainda pouco explorado, torna o Brasil um país de destaque na área portuária internacional com diversos portos.

Os portos destacam-se como locais de entrada e saída de mercadorias (importação e exportação) e de pessoas (nacionais ou estrangeiros). Em razão dessa grande movimentação, ganharam destaque no país. Além de incentivar o comércio e abastecer o crescente consumo interno e internacional, há que se limitar ou impedir atos que fragilizem a segurança local, regional ou nacional, como o tráfico de entorpecentes, de armas, a entrada de imigrantes ilegais, etc. (GIBERTONI, 2005).

A partir da promulgação da Lei n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos), várias mudanças foram promovidas nos portos brasileiros, de modo que, a partir da lenta implantação das diretrizes legais, eles foram se adaptando à realidade mundial de competitividade, de modernidade e de redução no número de trabalhadores portuários avulsos (TPAs).

Diante da modernização proposta e do atual cenário globalizante, o trabalhador portuário, em especial o estivador, é sujeito vulnerável aos acidentes do trabalho e às doenças ocupacionais, pela exposição aos fatores de risco à saúde, à higiene e à segurança, pois os TPAs se veem obrigados a

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 (SANTOS, 2009, p. 14).

Atualmente, os portos brasileiros enfrentam vários problemas, não somente em relação ao meio ambiente laboral como acima exposto, mas principalmente no que tange à capacidade instalada, que está praticamente saturada, necessitando de urgente ampliação¹. Não é diferente a situação do Porto de São Francisco do Sul, onde em 7 de abril de 2011, 750 caminhões aguardavam em estacionamento próximo e no acostamento na BR-280 a liberação para descarregar soja e farelo².

A defasagem dos portos não é de hoje, muito menos se restringe a um ou outro porto brasileiro. Eles não têm, na sua maioria, capacidade para receber navios de maior porte pela pouca profundidade dos canais (calado inferior a 16 metros) mesmo respondendo por mais de 90% de todas as exportações brasileiras e movimentando cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e produtos, segundo a Secretaria de Portos³.

O acesso pelas rodovias e ferrovias é caótico, porque em determinados casos precisam ainda ser (re) construídos ou duplicados, de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, por sua vez, são insuficientes (R\$ 9,8 bilhões até o final de 2010) e as obras são retardadas pela burocracia, desvio de verbas e falta de prévio planejamento ambiental⁴.

A pesquisa assim se justifica, possibilitando um avanço no diálogo entre os sujeitos da relação de trabalho portuário, sem falar no avanço de conhecimento do tema, que é tão pouco debatido nos meios científico e acadêmico. Os sujeitos – estivadores, Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), sindicato, operadores portuários, etc. – juntos poderão programar medidas de

¹ Disponível em <<http://www.informativosportos.com.br/?p=2346>>. Acesso em: 07 abr. 2011.

² Disponível em <<http://www.informativosportos.com.br/?p=2357>>. Acesso em: 07 abr. 2011.

³ Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

⁴ BRITO, Agnaldo; SOARES, Pedro. País tem de investir R\$ 43 bi em portos. Folha de São Paulo, São Paulo, 22 de ago. 2010, Mercado, p. B-6.

combate aos riscos ao meio ambiente portuário, em especial o do trabalho, desenvolvendo-se de maneira sustentável com respeito ao meio ambiente.

Justificou-se a escolha do tema, finalmente, pelo cenário em que se apresenta o Porto de São Francisco do Sul e, em especial, o Município de São Francisco do Sul, que, hoje, ocupa a 17ª posição no *ranking* dos cem maiores municípios da Federação em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* em 2006 (R\$ 76.248,00)⁵. Esse valor sofreu um aumento segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2007, passando a R\$ 78.697,00⁶. Destaque-se que São Francisco do Sul evoluiu nesse quadro em razão da crescente movimentação no porto⁷, que é gerador de riquezas, contudo principalmente em decorrência da participação crescente nos *royalties* do petróleo (Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS).

Nesse contexto, podem-se formular as seguintes hipóteses:

- A falta de cumprimento das normas de saúde e segurança no trabalho portuário pelos estivadores pode levar à ocorrência de acidentes laborais.

- As condições do meio ambiente do trabalho no Porto de São Francisco do Sul podem gerar o aparecimento de doenças ocupacionais nos estivadores.

- A maior prevalência de casos de acidentes laborais ou de doenças ocupacionais deve-se ao fato de possível desequilíbrio no meio ambiente do trabalho portuário em São Francisco do Sul.

- Os acidentes do trabalho mais comuns na área portuária tendo os estivadores como vítimas são os acidentes-tipo. Já as Lesões por Esforços Repetitivos / Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (LER/DORT) representam a maior prevalência nas doenças ocupacionais.

⁵ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatística/economia/pibmunicipio/2006/tab03.pdf>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

⁶ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

⁷ Disponível em <<http://www.apsfs.gov.br>>. Acesso em: 16 abr. 2011.

- Os Programas Básicos Ambientais implantados no Porto de São Francisco do Sul têm relação direta com o meio ambiente do trabalho dos estivadores e podem, de fato, contribuir para a melhoria das condições de trabalho.

A partir das hipóteses acima apresentadas, estabeleceu-se o objetivo geral da pesquisa, que foi analisar o meio ambiente do trabalho dos estivadores do Porto de São Francisco do Sul e sua relação com os acidentes do trabalho e as doenças ocupacionais que atingem estes trabalhadores.

Tiveram-se, ainda, como objetivos específicos:

a) verificar se as normas de saúde e segurança no trabalho portuário estão sendo cumpridas pelos estivadores no Porto de São Francisco do Sul;

b) analisar quais são os potenciais reflexos do possível não cumprimento dessas normas à saúde do estivador no meio ambiente do trabalho portuário;

c) avaliar a ocorrência de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais mais comuns no meio ambiente portuário;

d) investigar quais são os Programas Básicos Ambientais, que estão em funcionamento no Porto de São Francisco do Sul e a sua relação com o meio ambiente do trabalho portuário.

Como fontes da pesquisa, a fim de possibilitar a revisão da literatura e a discussão dos resultados, utilizaram-se bibliografias especializadas na área portuária, legislação, além de julgados. Ainda, fontes da *internet* foram usadas na pesquisa, tendo em vista a escassez de obras na área portuária em especial sobre o meio ambiente do trabalho portuário.

1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

1.1 A atividade portuária no Brasil – análise histórica

O início da atividade portuária no Brasil pode ser estabelecido com a chegada da expedição de Pedro Álvares Cabral em 22 de abril de 1500, quando houve o desembarque de pessoas (militares, sacerdotes-missionários, burgueses, nobres e a elite da marinha portuguesa) e de mercadorias em Porto Seguro (Bahia). No regresso a Portugal, as caravelas foram novamente reabastecidas, dessa vez, com produtos locais (AGUIAR, 2005).

A extensa faixa litorânea e os ancoradouros naturais favoreceram o comércio internacional a partir do século XV com a criação dos portos no Brasil. Os primeiros foram impulsionados pelos grandes ciclos econômicos, tais como o pau-brasil e a cana-de-açúcar (até o século XVII), a mineração do ouro (até o século XVIII) e o café (até o século XIX).

A partir de 22 de janeiro de 1808, com a chegada da família real portuguesa ao país, a atividade essencialmente agrícola passa a concorrer com a industrial, pois, como destaca Aguiar (2005), até aquela data a instalação de fábricas em território nacional era proibida. Outro fato importante para o desenvolvimento da atividade portuária no Brasil foi a abertura dos portos a todas as nações amigas em 28 de janeiro de 1808, o que ampliou sobremaneira as trocas comerciais.

A Proclamação da Independência, em 7 de setembro de 1822, propiciou o surgimento das primeiras estradas de ferro no Brasil, em especial a partir da segunda metade do século XIX (30 de abril de 1854) e a indústria naval é ativada, dando o país mais um passo na inserção do mercado global de trocas. Até a Abolição da escravatura pela Lei Áurea de 1888 e mesmo após, o Brasil utilizou-se da mão-de-obra escrava, inclusive nos portos. O trabalho era braçal e os homens caracterizavam-se como a massa laborativa predominante, já que

detentores de maior força para o carregamento e descarregamento das sacas, barris, tambores e latas, o que acabou brutalizando-os (RAMONIGA, 2008).

Vieira (2008, p. 43) reforça que

No Brasil colonial, índios e escravos foram muito utilizados na manipulação dessas mercadorias provenientes ou destinadas ao transporte aquaviário. Os que movimentavam as mercadorias nos porões eram os mesmos que movimentavam nos armazéns e trapiches. Isso perdurou até meados do século XIX quando, em decorrência da proibição de escravos e anos depois da Abolição, o trabalho que se executava nos portos passou a ser prestado por operários que vieram a ser denominados estivadores constituindo-se, a partir do início do século XX, a principal atividade laboral remunerada nos portos públicos.

A partir da Proclamação da República (15 de novembro de 1889), expandem-se as ferrovias, que passariam a interligar os portos brasileiros com diferentes regiões produtoras do interior do país, principalmente do centro-sul, facilitando o escoamento dos produtos nacionais. Gibertoni (2005, p. 313) destaca a importância dos portos, que “surgiram e se desenvolveram para serem as interfaces entre os deslocamentos aquaviários e terrestres, de pessoas e produtos”. Os portos seriam a ponte entre o transporte terrestre (ferroviário ou rodoviário) e o marítimo. Nesse sentido, fecha-se a cadeia logística (diversas origens, destinos e percursos) (GIBERTONI, 2005).

As exportações e as importações brasileiras foram reduzidas drasticamente pela eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), que contribuiu para vastos prejuízos nas atividades portuárias no Brasil. O crescimento da economia nacional foi retomado somente a partir da década de 30, com a expansão da indústria, o que favoreceu novamente a atividade exportadora, via portos.

No governo de Getúlio Vargas (1930-1945), “operou-se forte regulamentação nas relações de trabalho portuário visando disciplinar a prestação dos respectivos serviços executados pelos trabalhadores na orla marítima” (VIEIRA, 2008, p. 43). Aguiar (2005) ressalta que a década de 1960

é marcada por altos índices inflacionários no Brasil e pela implantação do regime militar (11 de abril de 1964), que é substituído pela democracia representativa somente após duas décadas (15 de março de 1985). Em âmbito internacional, já no final da década de 80, a grande potência – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) – entra em colapso com os ideais separatistas ou autonomistas de suas Repúblicas. Contribui, dessa forma, para a consolidação dos Estados Unidos da América (EUA) como líder mundial, principalmente nas áreas militar e comercial.

A globalização toma corpo com a consolidação da União Européia (UE) e a expansão das economias emergentes no Extremo Oriente, os chamados Tigres Asiáticos (Coreia do Sul, Cingapura, Hong Kong e Taiwan), que segundo Veloso (2011, p. B-8) operam “milagres” com “experiências de crescimento sustentado a taxas elevadas”. Lipovetsky e Serroy (2011, p. 66), completam que

a globalização é testemunha da escalada do Brasil, da Rússia, dos novos gigantes da Ásia, que, dotados de uma dinâmica própria e de seus fundos soberanos, têm um peso cada vez maior nos investimentos e no funcionamento da economia globalizada.

Mas é a China, citada por Veloso (2011), que é um exemplo concreto de economia, com crescimento médio anual de 10% desde 1978. Não é por acaso que dos dez maiores portos mundiais em movimentação de mercadorias em 2008, nove situam-se no Oriente, e desses, sete são chineses (Tabela 1).

Tabela 1 – Ranking dos dez maiores portos mundiais e respectivos países e apresentação da movimentação de produtos em milhões de toneladas no ano de 2008 e, ainda, o ranking do Porto de Santos (SP) no âmbito internacional. (Adaptado)

Posição	Nome do porto (país)	Movimentação em milhões de ton.
1°	Xangai (China)	582
2°	Cingapura (Cingapura)	514
3°	Ningbo-Zhoushan (China)	512
4°	Roterdã (Holanda)	421

5°	Guangzhou (China)	356
6°	Tianjin (China)	344
7°	Quingdao (China)	300
8°	Quinhuangdao (China)	252
9°	Hong Kong (China)	251
10°	Busan (Coréia do Sul)	241
51°	Santos (Brasil)	81

Fonte: Cargo System, 2011.

Nesse espaço temporal, os portos brasileiros ficaram à mercê da sorte, sem investimentos que possam garantir competitividade mundial apesar do considerável crescimento do PIB em 2010 (IBGE, 2011).

Goldberg (2009, p. 72) destaca que

no início da década de 1990, o sistema portuário brasileiro podia ser caracterizado pelos problemas de ineficiência, baixa produtividade, excesso de burocracia e uma crônica falta de investimentos. O excesso de mão-de-obra portuária aliada à força política dos sindicatos colaborava decisivamente para os altos custos portuários.

Diante de uma situação insustentável, a revisão do antigo modelo portuário brasileiro torna-se urgente. Sabendo-se da importância da atividade portuária, as atenções voltam-se novamente aos portos, que ganham maior destaque no país a partir do século XX. O Brasil passa a ocupar lugar de destaque no âmbito internacional, como país de economia emergente, ao lado da Rússia, Índia, China e, mais recentemente, África do Sul (BRICS)⁸. Na fala de Gibertoni (2005, p. 311), “o porto é o termômetro que mede a temperatura da economia de um país” e, para tanto, novos e contínuos investimentos em logística portuária são imprescindíveis. A retomada do crescimento brasileiro nos últimos anos reflete um modelo estratégico de sustentabilidade à chinesa, de acordo com Veloso (2011, p. B-8).

⁸ Disponível em <<http://www.politicaexterna.com/16970/bric-vira-brics-com-ingresso-da-africa-do-sul>>. Acesso em: 14 fev. 2011.

A modernização dos portos promovida a partir da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, inseriu o Brasil na globalização, segundo alguns especialistas. Cassar (2009, p. 915) relata que,

quanto mais modernos, rápidos, seguros e quanto melhor treinados os trabalhadores portuários, mais eficiente será o serviço oferecido pelo porto e, conseqüentemente, maior será a movimentação de mercadorias em suas instalações.

Pode-se afirmar que houve em 1993 uma tentativa de ‘reabertura dos portos brasileiros ao mundo’, numa alusão à abertura dos portos às nações amigas ocorrida em 1808. Esse processo de mudança iniciou-se muito antes da edição da referida lei. Com as modificações no cenário internacional, apontando uma “crescente interdependência entre nações e comunidades de nações”, bem como uma “sensível transformação no mundo do trabalho em geral”, tornou-se necessária também uma adaptação dos parâmetros internos ao contexto externo (FLEURY e PAIXÃO, 2008, p. 25).

Em 1991, iniciaram-se as discussões no Congresso Nacional brasileiro, com uma grande mobilização nacional por parte dos atores, sejam dos Governos, dos sindicatos, dos usuários ou mesmo dos trabalhadores portuários. O consenso veio em 1993.

A nova legislação aponta, segundo Gibertoni (2005, p. 312), alguns desafios, quais sejam “reformular o sistema de gerenciamento de operações e de mão-de-obra, eliminar as interferências corporativas e burocráticas, e, principalmente, aproveitar, de forma racional, os espaços e as instalações”. Com a inserção do Brasil na globalização, a competitividade deve ser incentivada, permitindo-se que os portos sejam eficientes.

O maior problema é que durante muito tempo os portos brasileiros não receberam investimentos públicos, operando abaixo da capacidade, com mão-de-obra desqualificada, máquinas e equipamentos ultrapassados. Garcia (2009, p. 1) complementa que

a Lei de Modernização dos Portos de 1993 tem como enfoque principal tentar organizar melhor esse manancial econômico que são os Portos com a finalidade de torná-los lucrativos e assim enriquecer mais a nação.

De fato, essa ‘corrida contra o tempo’ tem enfrentado diversos obstáculos, como a falta de investimentos necessários à modernização portuária, a tímida expansão e (re) construção da malha rodoferroviária, que se interliga aos portos e a burocracia que emperra o processo de liberação de licenças ambientais para obras de ampliação e dragagem dos canais (calado), por exemplo.

1.2 A origem do Porto de São Francisco do Sul e a movimentação de cargas

Antes da análise acerca da origem do Porto de São Francisco do Sul, torna-se necessário situá-lo no contexto histórico do município, que é o terceiro mais antigo do Brasil e a sua ocupação remonta à época dos descobrimentos. Em 1504, a expedição comandada pelo francês Binot Paulmier de Gonneville aportou na região em que hoje é o Município de São Francisco do Sul⁹.

Em 3 de dezembro de 1641 foi fundada a villa de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco por Gabriel de Lara, “Alcaide mór, Capitão mór, Povoador da villa de Nossa Senhora do Rosário da Capitania de Paranaguá” acompanhado de portugueses e vicentistas. Em 1658, Manoel Lourenço de Andrade chegou à villa, com plenos poderes, concedidos pelo Marquês de Cascaes, a fim de povoar a região, repartindo as terras entre a sua comitiva (casais portugueses e paulistas). A autonomia municipal foi concedida em 1660, quando, então, foi elevada à categoria de vila, mas somente em 1847 é elevada à de cidade.

O Decreto nº 9.967, de 26 de dezembro de 1912, autorizou a Companhia da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande a implantar uma

⁹ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

estação marítima na Baía de São Francisco do Sul, entretanto a obra não se concretizou. Em 1921, a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais projetou a construção das instalações portuárias no local e, para a realização da obra, em 26 de outubro de 1922, a União contratou o Governo do Estado de Santa Catarina.

A execução ficou ao encargo da Companhia do Porto de São Francisco do Sul, que enfrentou impedimentos ao longo de anos. Somente em 1º de março de 1941, através do Decreto nº 6.912, a execução prosseguiu com a outorga de uma nova concessão para exploração, por setenta anos (BERGER e BERGER, 2009). As obras iniciaram-se em 1945 e o porto foi inaugurado somente em 1º de julho de 1955, após períodos de paralisação. Em 24 de novembro de 1955, o Governo do Estado de Santa Catarina criou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul, que recebeu a concessão da União para explorar o Porto até o ano de 2011¹⁰. Esta concessão foi prorrogada por mais oito meses pelo atual Ministro dos Portos, Sr. Leônidas Cristino, estabelecendo-se como novo prazo a data de 31 de maio de 2012¹¹.

Destaque-se que no final da década de 1970, no Porto foram instalados dois terminais: TEFTRAN, da Petrobras, para recebimento de petróleo e o Terminal de Grãos da COCAR, hoje Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina (CIDASC). Os projetos de melhoria e ampliação do Porto iniciaram-se em 1990, posto que sua capacidade física estava esgotada.

Nesse contexto, o Porto de São Francisco do Sul ocupa posição de destaque entre os demais portos brasileiros, sendo considerado o quinto maior em movimentação de contêineres e o sexto em volume de cargas¹².

Compondo a infraestrutura do porto, destacam-se as seguintes medidas:

¹⁰ Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/SaoFranciscoSul.pdf>>. Acesso em: 3 fev. 2011.

¹¹ Disponível em <<http://www.sfs.com.br/index.cfm?go=jornal.integra&codNews=6461&codCategoria=11>>. Acesso em: 20 mar. 2012.

¹² Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=info&sub=noticias>>. Acesso em: 13 ago. 2010.

- 4 mil metros quadrados reservados a contêineres frigoríficos, equipados com 550 tomadas de energia elétrica;
- Capacidade para 120 mil toneladas de granel sólido e tanque para óleo vegetal, com capacidade nominal de 9 mil metros cúbicos;
- Retroárea com dois redex¹³ e um porto seco¹⁴;
- Ampliação da profundidade do canal de acesso e berços de atracação para 14 metros;
- Reestruturação do sistema de segurança com a instalação de novas guaritas, cancelas, catracas e câmeras, com o objetivo de ampliar as condições de segurança;
- Reforma do sistema de iluminação do pátio do Porto com a instalação de novos refletores;
- 2 *ship loaders*¹⁵ e 5 MHCs¹⁶;
- Certificação *ISPS Code* – Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias¹⁷ em vigência no mundo a partir de 1º de julho de 2004.

Nesses 55 anos de operação elevados recursos financeiros foram aplicados na área portuária de São Francisco do Sul, destacando-se as novas obras em andamento que objetivam aumentar a competitividade. Até junho de 2010 foram investidos R\$ 170 milhões na recuperação e ampliação dos berços 101, 102 e 103; retificação do berço 201; construção do berço 401; derrocagem da lage da Cruz; aprofundamento do canal de acesso para 14 metros e a implantação do contorno rododiferroviário de acesso ao Porto¹⁸.

O Porto de São Francisco do Sul teve aumento de 42% no total geral das mercadorias movimentadas durante o mês de julho de 2010, em relação ao mesmo mês de 2009, de 728.807 para 1.031.961 toneladas. Na importação de

¹³ Redex – Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação.

¹⁴ Porto seco – é um recinto alfandegado de uso público, situado em zona secundária, no qual são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de importação e exportação de mercadorias e bagagens sob controle aduaneiro.

¹⁵ Ship loaders – expressão inglesa que significa “máquinas carregadoras de navios”.

¹⁶ MHC – sigla inglesa que significa “guindaste móvel de cais”.

¹⁷ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=info&sub=noticias>>. Acesso em: 13 ago. 2010.

¹⁸ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=info&sub=noticias>>. Acesso em: 13 ago. 2010.

longo curso o acréscimo foi de 52%, de 75.205 para 114.083 toneladas. Na exportação, 28%, de 500.345 para 640.124 toneladas. No acumulado, de janeiro a julho, houve um avanço de 14% em relação ao mesmo período do ano passado. Nesse período, as principais mercadorias exportadas foram: as bobinas de aço, com um acréscimo significativo de 717%, de 6.608 para 53.982 toneladas; o farelo de soja 58%, de 399.910 para 632.173 toneladas e a soja em grãos 22%, de 1.832.402 para 2.242.765 toneladas¹⁹. E esse avanço estende-se pelos anos de 2010 e 2011, conforme dados da APSFS.

As principais cargas embarcadas com destino a outros portos brasileiros e estrangeiros atualmente são: soja, óleo de soja, madeira serrada, tara de contêiner, peças para veículos, frango congelado, azulejos e ladrilhos, motocompressores, manufaturado de madeira, móveis e colchões, artigos de papel, madeira compensada, pele e couro, chapas de madeira, fumo, carne, sucos e arroz. Já as principais cargas importadas são: trigo, soja, fumo, equipamentos, resina, amianto, polipropileno/polietileno, milho, contêiner vazio, tara de contêiner, produtos químicos, artigos de ferro e aço, óleo de soja, artigos de papel e petróleo cru²⁰.

De acordo com a autarquia, o Porto de São Francisco do Sul fechou o ano de 2010 movimentando 9.618.055 toneladas de mercadorias. Se comparado a 2009, o aumento na movimentação foi de 27% (7.554.114). As exportações de longo curso em 2010 tiveram um acréscimo de 10% em relação a 2009 (4.947.597 para 5.439.734). Entre os principais produtos relacionados destacaram-se: o farelo de soja, com um avanço de 88% (de 608.079 para 1.142.070 toneladas); as bobinas de aço, com 156% (de 21.090 para 53.982 toneladas); e o fumo, com 122% (de 14.910 para 33.067). Já as importações tiveram um diferencial de 27% em 2010 (de 1.177.782 para 1.493.271 toneladas)²¹. A evolução no total geral de movimentação de carga no Porto de São Francisco do Sul, ou seja, no cais público administrado pelo próprio Porto

¹⁹ Disponível em < <http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=info&sub=noticias>>. Acesso em: 19 ago. 2010.

²⁰ Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/bit/portos/sfransul/posaofranciscosul.htm>>. Acesso em: 13 ago. 2010.

²¹ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/>>. Acesso em: 2 fev. 2011.

e no TESC sob administração privada, de 2007 a fevereiro de 2011 é visível, segundo a APSFS (Tabelas 2 a 6).

Tabela 2 – Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2007 (Adaptada)

Tipo de carga	Cais Público Adm. do Porto	TESC Terminal Privado	Total geral Toneladas
Contêineres	2.348.640	452.219	2.800.859
Carga geral (solta)	477.020	276.990	754.010
Granel sólido imp.	55.301	502.765	558.066
Granel sólido exp.	4.071.705	-	4.071.705
Granel líquido	201.364	-	201.364
Total geral	7.154.030	1.231.974	8.386.004
Quantidade de navios	646 navios	173 navios	819 navios

Fonte: APSFS, 2011.

Tabela 3 – Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2008 (Adaptada)

Tipo de carga	Cais Público Adm. do Porto	TESC Terminal Privado	Total geral Toneladas
Contêineres	2.603.433	199.876	2.803.309
Carga geral (solta)	1.003.084	275.167	1.278.251
Granel sólido imp.	46.330	668.570	714.900
Granel sólido exp.	3.426.372	-	3.426.372
Granel líquido	114.432	-	114.432
Total geral	7.193.651	1.143.613	8.337.264
Quantidade de navios	696 navios	111 navios	807 navios

Fonte: APSFS, 2011.

Tabela 4 – Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2009 (Adaptada)

Tipo de carga	Cais Público Adm. do Porto	TESC Terminal Privado	Total geral Toneladas
Contêineres	1.866.155	580.032	2.446.187
Carga geral (solta)	699.150	477.326	1.176.476
Granel sólido imp.	217.531	199.737	417.268
Granel sólido exp.	3.367.753	-	3.367.753
Granel líquido	146.430	-	146.430
Total geral	6.297.019	1.257.095	7.554.114
Quantidade de navios	617 navios	226 navios	843 navios

Fonte: APSFS, 2011.

Tabela 5 – Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a dezembro de 2010 (Adaptada)

Tipo de carga	Cais Público Adm. do Porto	TESC Terminal Privado	Total geral Toneladas
Contêineres	1.588.823	299.155	1.887.978
Carga geral (solta)	1.707.216	896.866	2.604.082
Granel sólido imp.	100.507	526.605	627.112
Granel sólido exp.	4.441.883	-	4.441.883
Granel líquido	57.000	-	57.000
Total geral	7.895.429	1.722.626	9.618.055
Quantidade de navios	546 navios	180 navios	726 navios

Fonte: APSFS, 2011.

Tabela 6 – Movimentação de carga (em toneladas) – Cais Público e TESC. Dados de janeiro a fevereiro de 2011 (Adaptada)

Tipo de carga	Cais Público Adm. do Porto	TESC Terminal Privado	Total geral Toneladas
Contêineres	237.953	42.574	280.527
Carga geral (solta)	101.599	252.277	355.876
Granel sólido imp.	53.039	77.198	130.237
Granel sólido exp.	252.347	-	252.347
Granel líquido	-	-	-
Total geral	644.938	374.049	1.018.987
Quantidade de navios	78 navios	51 navios	129 navios

Fonte: APSFS, 2011.

A APSFS destaca o crescimento constante da movimentação portuária, que se deve ao “dinamismo, produtividade, agilidade e eficiência, que colocam o Porto em posição de destaque no cenário nacional”²², que inclusive contribuiu para o crescente aumento populacional, que hoje se estima em 40.030 habitantes²³.

Todas as operações portuárias, aliadas aos *royalties* oriundos das operações da Petrobras, fazem com que o Município de São Francisco do Sul ocupe a 17ª posição entre os cem maiores municípios do Brasil em relação ao

²² Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=info&sub=noticias>>. Acesso em: 13 ago. 2010.

²³ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

produto interno bruto *per capita*, no período 2003-2006²⁴. A evolução do produto interno bruto *per capita* de R\$ 51.054,00 (2002-2005) para R\$ 76.248,00 (2003-2006) aponta um constante crescimento²⁵.

Historicamente, porém, o Porto de São Francisco do Sul, que na sua origem destacava-se como exportador de erva mate, passando a exportador de madeira, enfrentou diversas crises até a recuperação com os granéis e a atual diversificação, segundo Goularti Filho (2008, pp. 112-113), que classifica os períodos da evolução estrutural do Porto conforme abaixo transcrito:

1908 a 1941 – em compasso de espera

Entre concessões e tentativas frustradas de construção, o porto ervateiro, ou melhor, os trapiches, seguiam a trajetória de crescimento. Nesse momento na economia catarinense, o capital industrial estava se formando, e o padrão de crescimento eram a pequena produção e o capital mercantil. O porto reforçava esse padrão escoando a produção de erva-mate e de madeira.

1941 a 1955 – construção truncada

A nova concessão feita ao governo do Estado de Santa Catarina desencadeou a lenta construção do porto. São Francisco do Sul passou a se especializar em transporte de madeira. Nessa fase, a economia catarinense diversificava e ampliava a sua base produtiva com o surgimento de outras indústrias, e o porto se preparava para atender às novas mudanças.

1955 a 1978 – especialidade e crise

A queda brutal nas exportações da madeira fez com que o porto passasse por uma longa crise. Por outro lado, a expansão da fronteira agrícola no Brasil, destacando a plantação de soja, e a integração e consolidação do capital industrial em Santa Catarina exigiam mudanças estruturais no porto.

1978 a 1996 – porto graneleiro

²⁴ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipio/2006/tab03.pdf>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

²⁵ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipio/2005/tab03.pdf>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

A construção do terminal graneleiro da CIDASC foi decisiva para que o porto ingressasse numa nova trajetória de crescimento. Além dos granéis, o porto passou a movimentar a produção catarinense de manufaturados da região de Joinville, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Mafra, Lages e Blumenau.

Após-1996 – expansão e privatização

A abertura comercial e a reprimarização da pauta de exportação brasileira exigiram novas mudanças nos portos brasileiros. Amparada pela Lei nº 8.630/1993, a privatização chegou a São Francisco do Sul com o Terminal Babitonga e a Terlogs. Ambos contribuíam para desestragular temporariamente o porto.

1.2.1 Localização e coordenadas

O Porto de São Francisco do Sul localiza-se na parte leste da Baía da Babitonga, em São Francisco do Sul, Nordeste do Estado de Santa Catarina, Sul do Brasil. A localização do Porto é nas coordenadas de 26°14'S e 48°42'O (Figura 1).

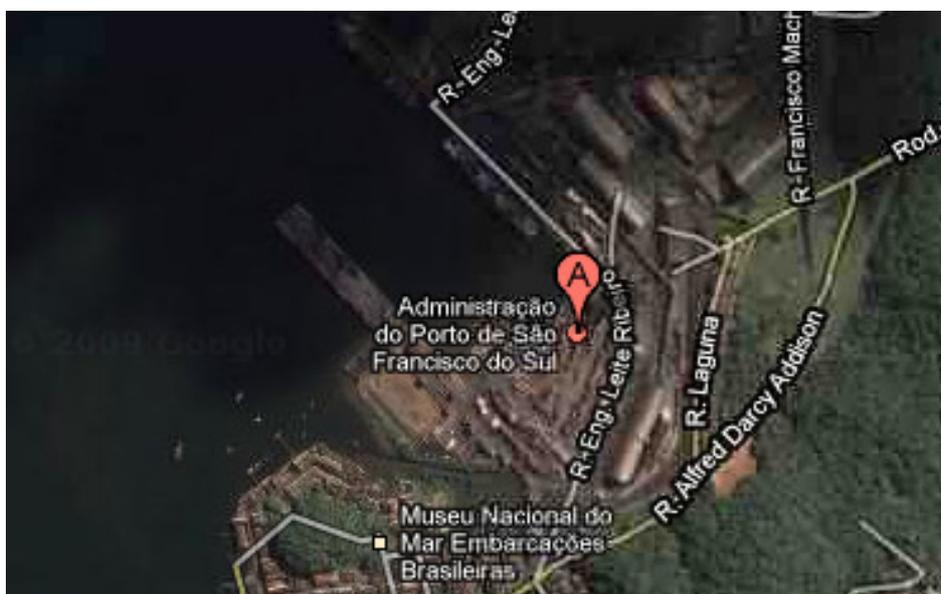


Figura 1. Imagem de satélite da aérea do Porto de São Francisco do Sul (SC). Na letra "A" situa-se a Administração do Porto de São Francisco do Sul (Ampliada).

Fonte: Google Maps, 2009.

1.2.2 Área de influência

A área de influência do Porto de São Francisco do Sul é definida pelas regiões Norte e Nordeste do Estado de Santa Catarina, Vale do Rio Itajaí e Planalto Serrano. Atende também a empresas importadoras e exportadoras de 15 Estados da Federação e facilita a troca de itens comerciais com outros 20 portos nesses Estados (APSF, 2011).

É importante ressaltar que, além de São Francisco do Sul, existem no Estado de Santa Catarina, outros três portos marítimos, quais sejam, Itajaí, Imbituba e Navegantes²⁶. Ainda, próximo a São Francisco do Sul foi inaugurado em 22 de dezembro de 2010, o Porto de Itapoá²⁷, que é “um terminal privativo de uso misto para a movimentação de contêineres, adequado para receber navios de grande porte, de até 9 mil TEU’s²⁸, funcionando como um *hub-port*²⁹, um porto concentrador de cargas que possibilitará o atendimento tanto de transporte de longo curso como de cabotagem”³⁰.

1.2.3 Área do porto organizado

De acordo com a Portaria-MT nº 1.039, de 20 de dezembro de 1993 (Diário Oficial da União de 22 de dezembro de 1993), a área do porto organizado de São Francisco do Sul é constituída:

a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem leste da Baía da Babitonga, desde a extremidade sul, na foz do Rio Pedreira, até a extremidade norte, na Ponta do Rabo Azedo, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados

²⁶ Disponível em <<http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/portos/>>. Acesso em: 4 fev. 2011.

²⁷ Disponível em <<http://www.portoitapoa.com.br/inauguracao/>>. Acesso em: 4 fev. 2011.

²⁸ TEU é a sigla inglesa equivalente a ‘*Twenty Foot Equivalent Unit*’, que significa o tamanho padrão de contêiner intermodal de 20 pés.

²⁹ *Hub-port* ou porto de transbordo é todo aquele porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. A expressão inglesa é decorrente das estratégias de aumento do tamanho dos navios, concentração de rotas e redução no número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas.

³⁰ Disponível em <<http://www.teconsc.com.br/>>. Acesso em: 4 fev. 2011.

ou não ao patrimônio do Porto de São Francisco do Sul ou sob sua guarda e responsabilidade;

b) pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item “a”, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público³¹.

Em 17 de fevereiro de 2004, editou-se o Decreto nº 4.989, alterando a redação da Portaria acima, ficando assim delimitada a área do Porto:

“I – pelas instalações portuárias terrestres e marítimas, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices de coordenadas geográficas a seguir indicadas, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de São Francisco do Sul ou sob sua guarda e responsabilidade;

II – pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a estes, até às margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no inciso I deste Decreto, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do Poder Público”.

A demarcação em planta da área descrita no inciso I do referido Decreto é de responsabilidade da Administração do Porto de São Francisco do Sul (BERGER e BERGER, 2009).

³¹ Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/SaoFranciscoSul.pdf>>. Acesso em: 3 fev. 2011.

1.2.4 Acessos ao porto

Como acessos ao Porto de São Francisco do Sul, podem ser citados os seguintes:

a) rodoviário: pela BR-280 (rodovia federal), que dá acesso ao Município de São Francisco do Sul e intercepta a BR-101 (rodovia federal), a 34 km do Porto, e a BR-116 (rodovia federal), em Mafra (SC);

b) ferroviário: pela Ferrovia América Latina Logística – ALL, malha Sul, conectada a toda a malha nacional e também com a Argentina;

c) marítimo: consta de uma barra natural, demarcada pelo farol da ponta José Dias, na extremidade norte da Ilha de São Francisco do Sul, com largura aproximada de 2 km e profundidade de 16 metros. O canal de acesso tem 9,3 km de extensão, largura de 150 a 175 metros e 13 metros de profundidade;

d) aéreo: pelo Aeródromo de São Francisco do Sul, para pequenas aeronaves, situado a 8 km; pelo Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, em Joinville, a 40 km e pelo Aeroporto Internacional Ministro Victor Konder, em Navegantes, a 95 km (BERGER e BERGER, 2009).

Não há acesso hidroviário.

1.3 Caracterização e contextualização do trabalho portuário na atualidade: a modernização dos portos

Desde o descobrimento até os dias atuais, os portos ocupam lugar de destaque na propulsão econômica do Brasil, como já mencionado. Nessa esteira, o trabalho portuário faz-se presente desde a época do primeiro desembarque das naus portuguesas em suas expedições ao novo mundo.

O crescimento da atividade portuária ao longo dos anos deve-se em grande parte ao novo modelo adotado pela Lei dos Portos, que visou modernizar a estrutura portuária e ampliar a competitividade (Figura 2).



Figura 2 – Principais portos fluviais e marítimos brasileiros administrados pela Cia. Docas (Controladas da União), por Estados e Municípios e administrados por empresas privadas, excluídos os terminais de uso exclusivo e misto. Fonte: <<http://www.sda-rj.com.br/site/portosaeroportos/brasilportos.html>>. Acesso em: 07 abr. 2011.

Ainda hoje, apesar da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB) igualar em direitos os trabalhadores com vínculo empregatício permanente e os trabalhadores avulsos em seu artigo 7º, XXXIV, sabe-se que existem peculiaridades em cada uma dessas categorias de trabalhadores.

Ferreira e Santos³² (2010) destacam algumas dessas peculiaridades que são presentes no trabalho portuário avulso. São elas: turnos de seis horas, divididos em quatro por dia (24 horas por dia); previsão inconstante da escala de trabalho; exposição a condições adversas à saúde (raios solares, chuva, neblina, baixas temperaturas, exposição aos aerodispersóides), entre outras.

No passado, a ideia acerca do trabalho portuário avulso era de que se tratava de um trabalho exclusivamente braçal (fase artesanal). Diéguez (2009, p. 2) atesta que “a imagem clássica do trabalho portuário é a de estivadores

³² Disponível em <http://www.segurancaotrabalho.eng.br/artigos/artigo_05.doc>. Acesso em: 5 jun. 2010.

carregando e descarregando navios com sacas sobre as cabeças”, demonstrando que esse era um trabalho manual, que exigia demasiada força e, portanto, característico do público masculino (Figura 3). Tanto é verdade, que na grande maioria dos portos brasileiros os trabalhadores avulsos são homens.



Figura 3 - Estivadores do Porto de Santos (SP) carregando sacas de café no início do século XIX. Fonte: Google Imagens (2011).

A segunda fase do trabalho portuário avulso no Brasil pode ser fixada a partir da segunda metade do século XX e ficou conhecida como containerização, ou seja, o embarque e desembarque de cargas através de contêineres (Figura 4). Houve, então, uma reestruturação produtiva no setor portuário, que precisou melhorar a competitividade e reduzir tempo e custo nas operações. Goldberg (2009, p. 74) atesta que “a gestão da mão-de-obra recebeu atenção especial na reforma, dada a situação extrema de ineficiência e custos da mão-de-obra”, referindo-se à reforma promovida pela Lei de Modernização dos Portos.

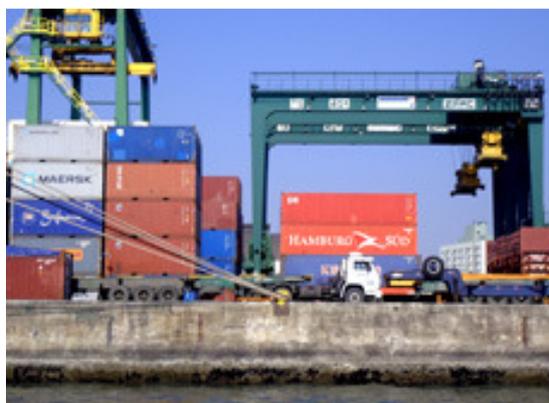


Figura 4 - Contêineres na área do Porto de Santos (SP) no século XXI. Fonte: Google Imagens (2011).

No mesmo sentido, Diéguez³³ (2009) reforça que

a containerização traz a necessidade de se repensar o trabalho portuário estritamente como masculino, visto que o manuseio de carga não requer mais, exclusivamente, a força física, visto o uso de maquinário moderno, como portaineres e transteineres, que utiliza o conhecimento tecnológico para carga e descarga dos contêineres dos navios. Dessa forma, tanto homens como mulheres estão aptos a serem trabalhadores portuários, pois o que consistia como principal elemento da reivindicação da masculinidade para o trabalho portuário vem se tornando obsoleto.

Nessa fase histórica, os trabalhadores avulsos eram obrigados a se sindicalizar como garantia para a manutenção de seu trabalho nos portos, apesar de vigente o princípio da liberdade sindical desde 1988.

Tal sistema ficou conhecido como *closed shop*³⁴, que foi disciplinado na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) em 1º de maio de 1943, por Getúlio Vargas. A contratação de mão-de-obra não-ocasional, por exemplo, era administrada pelos sindicatos.

1.4 A Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993

A Lei de Modernização dos Portos ou simplesmente Lei dos Portos foi sancionada pelo ex-Presidente da República Itamar Franco em 25 de fevereiro de 1993 e publicada no Diário Oficial da União de 26 de fevereiro de 1993, com início de vigência nessa mesma data. Em suma, ela dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

Antes de se analisar o texto da lei e as principais alterações por ela introduzidas no ordenamento jurídico brasileiro, é importante abordar os

³³ Disponível em <<http://www.fazendogenero.ufsc.br>>. Acesso em: 2 fev. 2011.

³⁴ A expressão inglesa pode ser traduzida literalmente como 'loja ou negócio fechado', significando na linguagem técnica a forma garantida de contratação de mão-de-obra apenas daqueles trabalhadores que sejam vinculados ao sindicato, exigindo-se, inclusive, a manutenção da filiação durante a prestação do serviço.

trâmites legais desde a formulação do projeto de lei até sua aprovação pelo Congresso Nacional e sanção presidencial.

O conciso Anteprojeto de Lei n° 00008, de 25 de fevereiro de 1991, que propunha mudanças no Sistema Portuário Nacional, entra em tramitação no Congresso Nacional durante o governo do ex-Presidente da República Fernando Collor de Mello. Ficou conhecido como PL 8. Pode-se afirmar que o referido documento foi o precursor da Lei de Modernização dos Portos, que foi sancionada apenas no governo do ex-Presidente Itamar Franco em 1993.

Aguiar (2005, p. 39) lembra que

os Sindicatos de Trabalhadores nos portos de todo o Brasil uniram-se para defender seus interesses. Foram dois anos de tramitação do processo no Congresso Nacional e a prática de greves, passeatas, manifestações em ato público, que paralisavam a Praça Mauá. Nada foi esquecido, muito menos a prática de *lobby* junto a deputados e senadores e presença permanente de caravanas da classe em Brasília.

A principal reação contrária à aprovação do projeto foi a dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), que temiam a transferência de atribuição de escala dos sindicatos para o OGMO, o que poderia comprometer todas as conquistas laborais, ameaçando a manutenção dos postos de trabalho nos portos brasileiros. O sistema *closed shop* estaria seriamente comprometido caso o projeto fosse aprovado pelo Congresso Nacional. Ademais, para Diéguez (2007), o ‘poder de fogo’ dos sindicatos avulsos seria reduzido sobremaneira retirando-se a possibilidade de contratação da mão-de-obra. Segundo registros, o fim do *closed shop* só ocorreria efetivamente em 2001 (DIÉGUEZ, 2010), portanto, após quase uma década de vigência da lei.

A resistência em razão da nova lei deu-se também porque não havia no ambiente portuário a cultura da negociação coletiva. Os sujeitos de todo o processo estavam habituados a atuar individualmente, tendo o Estado como tutor dos negócios, o que é ressaltado por Nascimento (1999, pp. 04-05).

As dificuldades na implantação da Lei nº 8.630/93 são decorrentes de diversos fatores que formam um conjunto por demais eclético e complexo, que transcende o discurso meramente economicista, consolidando-se como um processo no qual interferem questões políticas, culturais, legislativas e históricas. Percebe-se no setor portuário a falta de uma cultura de negociação entre empresários e trabalhadores resultante de uma política paternalista e tutelar criada pelo aparato legal getulista que impediu o desenvolvimento da negociação entre os atores envolvidos. Tais fatores uma vez conjugados fornecem os elementos formadores de uma forma de intervenção política que dificulta e favorece a lentidão na implantação da nova legislação.

Os trâmites para aprovação do projeto se arrastaram por dois anos nas duas Casas (Câmara dos Deputados e Senado Federal), incluindo-se nesse período intensos debates, paralisações nos portos brasileiros, *lobby* congressista e forte atuação da mídia. Finalmente, em 25 de fevereiro de 1993 é aprovada a Lei de Modernização dos Portos.

Gibertoni (2005, p. 312) destaca os principais aspectos positivos da lei:

1. descentralização administrativa com maior autonomia dos portos – através do CAP, AP, OGMO, AATP;
2. unificação do comando das operações portuárias através do operador portuário;
3. eliminação de privilégios tanto da administração do porto, dos trabalhadores e de usuários com a revogação da legislação passada;
4. instauração da competitividade, principalmente com a autorização dos terminais de uso privativo movimentarem cargas de terceiros;
5. consolidação da legislação portuária, pela própria lei;
6. modernização.

Os artigos 254 a 292 e 544, VIII da CLT foram revogados expressamente pela nova Lei, alterando a sistemática da contratação da mão-de-obra, ou seja, extinguindo-se o *closed shop*. Ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra é transferida a atribuição da contratação da mão-de-obra portuária avulsa. A negociação coletiva foi fortalecida. Com a modernização, representada pela extinção gradativa do trabalho manual (fase artesanal) substituído pelas máquinas, muitos trabalhadores foram dispensados. Os custos são reduzidos visando maior competitividade e aceleração do processo

de embarque e desembarque de produtos. A fase da containerização avança gradativamente em todos os portos.

Existiam no Brasil em dezembro de 1995 aproximadamente 62 mil trabalhadores portuários e no final de 2002 foram contabilizados apenas 34 mil. Isto é, a preocupação inicial dos trabalhadores se confirmava na medida em que as mudanças se consolidavam nos portos (FLEURY e PAIXÃO, 2008).

Em contrapartida, a Convenção n° 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pelo Brasil através do Decreto Legislativo n° 29, de 1993 e Decreto Promulgatório n° 1.574, de 1995 e a Recomendação n° 145 da OIT almejavam proteger os trabalhadores dos efeitos da automação. Tem-se dois princípios que aparentemente se chocam, quais sejam, o da proteção do trabalhador portuário contra a automação (Convenção e Recomendação) e o da modernização dos portos (Lei dos Portos). Em conclusão, segundo Cassar (2009, p. 236), “é preciso modernizar e, ao mesmo tempo, aproveitar a mão-de-obra portuária”, procurando, dessa forma, conciliar esses princípios.

A transposição da fase artesanal para a da containerização demonstra que o trabalhador portuário necessita da máquina (portainer, por exemplo) para o exercício do labor e assim, “torna-se apêndice da máquina, diminuindo sua capacidade de reflexão sobre o processo do trabalho. (...) a tecnologia de manuseio de cargas reduz a unidade do trabalho portuário, o terno” (DIÉGUEZ, 2010, p. 10).

Há uma questão importante a ser debatida nesse tema. Será que à época do trabalho portuário exclusivamente artesanal havia possibilidade de reflexão sobre o processo do trabalho por parte dos trabalhadores? Os TPAs refletiam sobre o processo ou o trabalho era simplesmente executado? Entende-se que não havia tempo para reflexões, bem como consciência para tanto. É claro que a solidariedade, característica do terno, estava presente em maior escala na primeira fase.

A Lei de Modernização dos Portos inova ao estabelecer, no artigo 26, que o trabalho nos portos organizados seja feito por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por TPA. E, ainda, completa no parágrafo único que:

a contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

É um incentivo ao emprego permanente, respeitando os ditames da Convenção n° 137 da OIT, que em seu artigo 2º, I, estipula que os Estados signatários, dentre eles o Brasil, devem “estimular todos os setores interessados para que assegure aos portuários, na medida do possível, o emprego permanente ou regular”.

A escalação dos trabalhadores portuários é feita atualmente pelo OGMO, que deve privilegiar aqueles que são assíduos ao trabalho. Dessa forma, fortalece-se o vínculo que eles têm com o trabalho, valorizando aqueles que provavelmente sobrevivam exclusivamente daquela renda (Convenção n° 137 da OIT, artigo 1º, I). Somente poderão ser contratados para o trabalho portuário aqueles profissionais que forem treinados, registrados ou cadastrados pelo OGMO. Dessa forma, está proibida por lei a livre contratação de trabalhadores portuários, criando-se uma reserva de mercado.

Cassar (2005, p. 236) expõe claramente a regra:

primeiro o operador deve procurar dentre os avulsos registrados mais assíduos. Não havendo interessados ou número suficiente, poderá recorrer aos cadastrados e, apenas não havendo nenhum registrado e cadastrado, poderá procurar no mercado, à sua escolha, alguém para o trabalho e só contratá-lo depois de aplicar o curso de treinamento. Nessa hipótese o OGMO deverá proceder ao cadastro do portuário contratado, uma vez que, depois de despedido, poderá concorrer à escala de trabalho. Os aposentados não poderão concorrer à escalação de trabalho, nem ser contratados como empregados pelos operadores, já que tiveram seus registros ou cadastros cancelados em virtude da aposentadoria.

Excepcionalmente, poderão ser contratados quando ocorrer a situação acima.

Outro princípio adotado pela nova legislação no artigo 57 é o da multifuncionalidade. A própria Convenção n° 145 da OIT (artigos 12 e 13) estabelece que os profissionais sejam capacitados para todas as funções portuárias, sem distinção entre trabalho a bordo ou em terra, favorecendo um intercâmbio na mão-de-obra e maior flexibilidade na designação do labor.

Reduz-se dessa forma a superespecialização, tornando o TPA um conhecedor de todas as formas de trabalho nos portos (capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcação e bloco), aumentando também a produtividade. O prazo para a busca efetiva pela multifuncionalidade é de cinco anos contados da publicação da lei, ou seja, 26 de fevereiro de 1998.

A multifuncionalidade exige que os TPAs exerçam toda e qualquer função. Para Diéguez (2009, p. 11), “traz novamente ao trabalhador o conhecimento da totalidade do processo de trabalho, porém retira dele o ofício, visto que ele deverá estar apto ao exercício de qualquer profissão”. E, finaliza, afirmando que ele será o trabalhador portuário avulso, “completo em habilidades portuárias, mas, possivelmente, destituído de identidade profissional” (DIÉGUEZ, 2009, p. 11).

Garcia (2009)³⁵ ressalta que a lei:

estabeleceu de forma definitiva o que vem a ser o porto organizado, criou o órgão gestor de mão-de-obra – OGMO e o Conselho de autoridade portuária – CAP, criou ainda a figura do operador portuário (antigas entidades de estivadores), além de definir quais são as atividades consideradas trabalho portuário avulso.

A conceituação de Porto Organizado se insere no artigo 1º, §1º, I com nova redação dada pela Lei n° 11.314, de 03 de julho de 2006 como sendo:

³⁵ Disponível em <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6401>. Acesso em: 5 jun. 2010.

o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

Dentro do Porto Organizado desenvolve-se a operação portuária, que é a de “movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários” (artigo 1º, §1º, II). Segundo Garcia (2009, p. 37), o Operador Portuário “exerce as funções que eram inerentes às extintas entidades estivadoras (Companhia das Docas), tornando-se responsável pela operação portuária”. Ele deve se constituir numa “pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado” (artigo 1º, §1º, III).

O OGMO é constituído exclusivamente pelos operadores portuários em cada porto organizado, sem fins lucrativos, com o objetivo de quebrar o monopólio da oferta de mão-de-obra avulsa nos portos. Ele deve atender às finalidades descritas na lei:

Art. 18. (...)

- I – administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;
- II – manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;
- III – promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;
- IV – selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;
- V – estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;
- VI – expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;
- VII – arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

A legislação ainda prevê quais são as competências do OGMO e outras atribuições. Importante ressaltar que ele é de utilidade pública, portanto, não

pode ter fins lucrativos nem prestar serviços a terceiros ou serviços estranhos à sua finalidade (art. 25).

Diante da lacuna da lei em definir expressamente a personalidade jurídica do OGMO, Ramoniga (2008, p. 135) sugere que a ele seja atribuída

natureza jurídica como pessoa jurídica de direito privado, e, ainda receba a definição legal de uma associação, tendo em vista a sua finalidade não econômica, sua estrutura e funcionamento e, ainda, diante da repercussão no mundo jurídico facto em termos da legislação previdenciária, trabalhista e tributária.

O Conselho da Autoridade Portuária (CAP) é um órgão integrante da Administração do Porto Organizado e será instituído em todos os portos ou no âmbito de cada concessão. A ele compete:

Art. 30. (...)

§ 1º (...)

- I – baixar o regulamento de exploração;
- II – homologar o horário de funcionamento do porto;
- III – opinar sobre a proposta de orçamento do porto;
- IV – promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;
- V – fomentar a ação industrial e comercial do porto;
- VI – zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;
- VII – desenvolver mecanismos para atração de cargas;
- VIII – homologar os valores das tarifas portuárias;
- IX – manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;
- X – aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;
- XI – promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;
- XII – assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;
- XIII – estimular a competitividade;
- XIV – indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;
- XV – baixar seu regimento interno;
- XVI – pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

O CAP tem, ainda, a competência de “estabelecer normas que aumentem a produtividade e reduzam os custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off³⁶” (artigo 30, § 2º). É, portanto, um órgão administrativo, que tem papel fundamental na supervisão, no planejamento, na promoção da melhoria dos meios de produtividade qualitativa e quantitativa do porto (CATHARINO, 1994). Apesar de toda essa vasta competência, o “CAP ainda não tem a força que a legislação lhe dá e as autoridades portuárias ainda possuem muito poder de decisão” (DIÉGUEZ, 2007, p. 39).

Nas Disposições Transitórias (artigo 57, § 3º, I a VI), a lei finalmente enumera e define as atividades portuárias. São as de capatazia, de estiva, de conferência de carga, de conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco. As atividades de estiva serão abordadas mais adiante, bem como as peculiaridades do trabalho do estivador, sujeito da pesquisa. Pela lei, considera-se estiva:

Art. 57. (...)

§ 3º (...)

II – (...): a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo.

O estivador, portanto, é o trabalhador portuário que exerce as atividades acima definidas, sempre dentro das embarcações atracadas nos portos, registrado ou cadastrado no OGMO.

Finalizando, Pasold (2007, pp. 58-59) conclui que a Lei dos Portos ou também conhecida pelo expressivo juízo de valor como Lei de Modernização dos Portos, trouxe, em suma, duas qualidades:

³⁶ *Roll-on-roll-off* ou RO-RO ou, ainda, RORO é a técnica de transbordo horizontal, ou seja, técnica empregada por navios destinados ao transporte de cargas com rodas, tais como, automóveis, caminhões, caminhões semi-reboques, reboques ou vagões que circulam dentro e fora do navio pelas próprias rodas.

1ª – a primeira qualidade está na sua distribuição estrutural, muito bem composta, de modo que o espectro temático do Direito Portuário fica delineado com clareza.

2ª – a segunda qualidade decorre da explicitação de conceitos operacionais legais para as suas categorias estratégicas, quer dizer, a apresentação de definições para certas palavras e expressões que são fundamentais para a sua concepção como norma jurídica legal.

1.5 O Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996

A regulamentação da Lei de Modernização dos Portos foi sancionada pelo ex-Presidente da República Fernando Henrique Cardoso através do Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996, publicado no Diário Oficial da União de 30 de abril de 1996. Entrou em vigência na data da sua publicação, portanto, sem período de vacância.

A inovação foi a estipulação de prazos para exclusividade na requisição de mão-de-obra do TPA pelo OGMO, salvo exceções previstas em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho (artigo 1º); realização de operações portuárias por entes pré-qualificados pela Administração do Porto, desde que em dia com os seus encargos (artigo 3º); para escalação dos trabalhadores portuários avulsos registrados ou cadastrados junto ao OGMO (artigo 4º); e apresentação obrigatória da carteira de identificação expedida pelo órgão local de gestão de mão-de-obra quando do ingresso na área do porto organizado.

1.6 Demais disposições legislativas nacionais e internacionais sobre o trabalho portuário

Além da Lei de Modernização dos Portos e do Decreto n° 1.886, de 29 de abril de 1996, outros diplomas que tratam especificamente do trabalho portuário são acrescentados à legislação interna.

Pode-se citar a Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos e dá outras providências. Estipula no primeiro artigo a exclusividade do OGMO no fornecimento da mão-de-obra do trabalho portuário avulso. Reforça a extinção do *closed shop*, tema já abordado anteriormente. Trata, ainda, das obrigações dos operadores portuários e dos órgãos gestores de mão-de-obra quanto ao recolhimento e pagamento de verbas trabalhistas aos TPAs, contribuições previdenciárias e demais encargos. Em suma, tal lei complementa a Lei dos Portos e seu decreto regulamentador.

A Lei n° 5.385, de 16 de fevereiro de 1968 regulamenta o trabalho ou serviços de bloco, que podem ser definidos como

Art. 1°. (...) os serviços de limpeza e conservação de embarcações mercantes, inclusive os de limpeza e conservação de tanques, os de batimento de ferrugem, os de pintura e os de reparos de pequena monta.

Botelho (2007, p. 14) cita ainda outros diplomas legais, quais sejam: a Lei n° 4.860, de 26 de novembro de 1965, que dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados; o Decreto n° 64.387, de 22 de abril de 1969, que regulamenta o Decreto-Lei n° 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias; a Lei n° 7.002, de 14 de junho de 1982, que autoriza a implantação de jornada de trabalho noturna especial nos portos organizados; e o Decreto n° 1.596, de 17 de agosto de 1995, que autoriza o levantamento dos trabalhadores portuários em atividade.

Em 27 de agosto de 2009, é sancionada a Lei n° 12.023, que dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso. Contudo, suas disposições não se aplicam àqueles trabalhadores referenciados pela Lei dos Portos e pelo seu decreto

regulamentador e, ainda pela Lei n° 9.719, de 27 de novembro de 1998 (artigo 11).

Uma das normas internas de maior relevância ao presente estudo é a Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário n° 29 (NR 29), aprovada pela Portaria n° 53, de 17 de dezembro de 1997. É uma disposição normativa que aborda o tema da prevenção de acidentes do trabalho e doenças ocupacionais dos trabalhadores que exercem atividades portuárias, tanto em operações de bordo como em terra. Ampara, também, aqueles trabalhadores que exercem suas atividades nos portos organizados e instalações portuárias de uso privativo e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado. Objetiva propiciar, também, as melhores condições possíveis de segurança e saúde no meio ambiente portuário.

Na esfera estadual, importante instrumento regulamentar da atividade no Porto de São Francisco do Sul é o Regulamento de Exploração da Administração do Porto³⁷. Dividido em doze capítulos, traz regulamentação interna quanto às competências da APSFS, do CAP, do OGMO, da Autoridade Portuária e da Autoridade Aduaneira. Estabelece o horário de funcionamento do Porto, a forma de utilização das instalações portuárias, define e regulamenta os serviços de movimentação de carga e os serviços de armazenagem, além de tratar de temas como: operadores portuários, vigilância e segurança nas instalações portuárias, arrendamentos das instalações portuárias, controle de entrada e saída de pessoas e veículos no porto e, ainda, disciplina a aplicação de infrações, proibições e penalidades às normas regulamentares.

Duas instruções normativas do Gabinete da Presidência da Administração do Porto de São Francisco do Sul merecem registro. São elas: IN n° 01/2011 e 03/2011³⁸. A primeira institui o Plano de Ajuda Mútua objetivando “atender a situações de emergência que podem ocorrer no complexo portuário, tais como: incêndio ou explosão; vazamento de óleo e produtos perigosos, queda de homem ao mar (...)”. A IN n° 03/2011 dispõe

³⁷ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br>>. Acesso em: 22 fev. 2011.

³⁸ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

sobre o uso obrigatório dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) dentro da área primária do Porto de São Francisco do Sul e dá outras providências. Essa instrução segue os ditames da Lei dos Portos (artigo 33, § 1º, VIII), do Regulamento de Exploração Portuária e da NR 29, todos já anteriormente referidos. Resolve que:

Art. 1º - É proibido o acesso à área primária do Porto sem a utilização de: Capacete, calçado fechado e colete refletivo, exceto para acesso exclusivo ao DECON, Refeitório, Ambulatório, Balança e OGMO.

No âmbito internacional, destacam-se a Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145, ambas da OIT. A primeira refere-se às repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos. Foi adotada em 25 de junho de 1973 e assinada em 27 de junho de 1973, em Genebra (Suíça). É composta de quinze artigos e tem caráter vinculante a partir da ratificação por país membro da OIT.

O Brasil ratificou-a e internalizou-a através do Decreto nº 1.574, de 31 de julho de 1995, passando a partir da data de sua publicação a incorporar os preceitos da OIT sobre as repercussões sociais dos novos métodos de processamento de carga nos portos. A convenção destaca como principais mudanças “a adoção de unidades de carga, a introdução de técnicas de transbordo horizontal (*roll-on/roll-off*), o aumento da mecanização e automatização” (FLEURY e PAIXÃO, 2008, p. 135).

Esse instrumento internacional intentou conciliar as mudanças nos portos de todo o mundo, que podem beneficiar a economia dos países signatários, com o aumento no nível de vida da população, em especial dos TPAs. Sabe-se das repercussões sobre a manutenção dos postos de trabalho, que passaram a ser reduzidos. Contudo, deve-se pensar também na melhoria do meio ambiente do trabalho portuário.

Outro instrumento jurídico acerca das repercussões sociais dos novos métodos de processamento de cargas nos portos no âmbito externo foi a

Recomendação n° 145 da OIT. Porém, a natureza desse instrumento é não vinculativa ao contrário da Convenção n° 137, não podendo ser imposta nenhuma sanção ao país membro no caso de descumprimento de suas normas.

Já a Convenção n° 152, ratificada pelo Brasil e aprovada pelo Decreto n° 99.534, de 19 de dezembro de 1990, é um instrumento internacional que trata do tema segurança e higiene nos trabalhos portuários. Além das Convenções acima, é importante mencionar a Convenção n° 148 da OIT, que protege o meio ambiente de trabalho de contaminação atmosférica, ruído e vibrações. Ela foi aprovada pelo Decreto Legislativo n° 56, de 09 de outubro de 1981 e ratificada pelo Brasil em 14 de janeiro de 1982. Outros dispositivos internos e internacionais têm relação com o trabalho portuário e serão oportunamente mencionados no corpo do trabalho.

1.7 O meio ambiente

A CRFB aponta o direito ao meio ambiente como uma das maiores preocupações do povo brasileiro, quando expõe que:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

A defesa e a preservação do meio ambiente é obrigação de todos, não apenas do Estado. O homem, como um ser social inserido no meio ambiente, tem deveres para com ele próprio e seus pares, não sendo possível dissociar a vida individual da convivência social.

Assim, num primeiro momento, há a necessidade de se conceituar meio ambiente a partir dos preceitos constitucionais. Define-se como “a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o

desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas” (SILVA, 2003, p. 20).

Denota-se que surge uma interação entre diversos elementos, sejam naturais ou físicos (o ar atmosférico, o solo, a água, a flora e a fauna), artificiais (espaço urbano edificado pelo homem) e culturais (patrimônio histórico, artístico, arqueológico, paisagístico e turístico) que podem ser assim classificados de acordo com a Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA), disciplinada na Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981, recepcionada pela CRFB. Esse instrumento legal também define o meio ambiente como “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (artigo 3º, I).

Rodrigues (2002, pp. 51-52) ressalta essa interligação dos conceitos constitucional e infraconstitucional, afirmando que a expressão meio ambiente,

não retrata apenas a idéia de espaço, de simples ambiente, mas, pelo contrário, vai além, para significar, ainda, o conjunto de relações (físicas, químicas e biológicas) entre os fatores vivos (bióticos) e não vivos (abióticos) ocorrentes nesse ambiente e que são responsáveis pela manutenção, abrigo e regência de todas as formas de vida existentes nesse ambiente.

Há que se destacar que existe relação e interrelação entre os seres bióticos e abióticos, não se reduzindo o meio ambiente a um espaço delimitado e que compreenda apenas organismos vivos. Desse modo, a visão antropocêntrica é substituída pela biocêntrica (sistêmica e globalizante), ou seja, o valor maior é o da vida em todas as suas formas (elementos naturais, ambiente artificial, do trabalho e patrimônio histórico-cultural) e não apenas focado na vida humana. Na visão de Milaré (2004, p. 78), “é realidade complexa e marcada por múltiplas variáveis”.

Noutra forma de expressão, Rossit (2001, p. 38) defende o antropocentrismo, afirmando que “numa sociedade organizada, o destinatário

de toda e qualquer norma é o ser humano” e porque, “como único animal racional que é, só o homem é que tem possibilidades de preservar todas as espécies, incluindo a sua” (ROSSIT, 2001, *apud* FIORILLO e RODRIGUES, 1997, p. 49). Conclui que,

Em outras palavras, a visão antropocêntrica deve ser entendida como o reconhecimento do indivíduo como limite e fundamento do domínio político da República, a base para toda e qualquer política de desenvolvimento e para a garantia dos demais direitos na sociedade. É, pois, nesse sentido que adotamos a visão antropocêntrica (ROSSIT, 2001, p. 39).

Corroborando o pensamento antropocentrista, Chacon (2008, p. 07) afirma que “colocar o homem como centro de todo trabalho voltado à proteção ambiental é corroborar o objetivo final dos cuidados com o meio ambiente”.

No âmbito estadual, a legislação define o meio ambiente como a “interação de fatores físicos, químicos e biológicos que condicionam a existência de seres vivos e de recursos naturais e culturais” (artigo 2º, IV da Lei nº 5.793/80). A partir de uma análise conjunta dos conceitos legais, depreende-se que não há limitação do meio ambiente tão somente ao homem, mas às mais diferentes formas de vida.

A expressão meio ambiente pode ser definida, dessa forma, como um “conjunto, um elenco de condições naturais e artificiais em que se insere a vida humana” (SADY, 2000, p. 14).

1.7.1 O meio ambiente do trabalho

Dos conceitos trazidos no item acima, pode-se concluir que o meio ambiente é classificado em quatro vertentes, cada uma com aspectos relevantes e diferenciados entre si. Fiorillo (2004) classifica o meio ambiente como sendo o natural, o artificial, o cultural e o do trabalho, reafirmando e complementando aqueles anteriormente apresentados na PNMA.

Destas vertentes, o meio ambiente do trabalho pode ser conceituado como o local de realização das atividades laborais, sejam intelectuais ou braçais, recebendo a proteção constitucional nos artigos 6^o³⁹; 7^o⁴⁰, XXII; 170⁴¹; 200, VIII⁴² e 225⁴³ e em diversos outros diplomas legais, como na CLT, por exemplo.

Cataldi (2002, p. 43), abordando o meio ambiente no local de trabalho, afirma que:

o local de trabalho deve transcorrer num ambiente onde o inescusável direito à saúde deve ser garantido. Também é imprescindível a observância de normas de higiene, segurança e medicina do trabalho, no local onde as atividades fabris são desenvolvidas. Deve o local atender condições mínimas de meio ambiente, como direito fundamental de preservação de vida e da saúde dos empregados e da vizinhança.

Na acepção de Vera *et al.* (2009, p. 03)

o alcance de um meio ambiente de trabalho equilibrado precisa ser visto não como um fim em si mesmo, mas como um meio do ser humano, enquanto trabalhador, adquirir e manter saúde e bem-estar, tanto físico quanto mental.

Portanto, é de fácil conclusão que o meio ambiente do trabalho insere-se na conceituação mais ampla de meio ambiente, não apenas como sinônimo de ar atmosférico, solo, água, fauna e flora, isto é, dos elementos responsáveis pelo equilíbrio dinâmico entre os seres vivos e o ambiente em que habitam. O

³⁹ O texto constitucional no Capítulo II do Título II dos Direitos e Garantias Fundamentais assevera no artigo 6^o que “são direitos sociais, a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma dessa Constituição”.

⁴⁰ Prossegue o texto constitucional, afirmando no artigo 7^o que “são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem a melhoria de sua condição social; XXII – redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança”.

⁴¹ “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação”.

⁴² “Art. 200. Ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei: VIII – colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho”.

⁴³ “Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

meio ambiente do trabalho deve ser o local de desenvolvimento pleno das atividades braçais e/ou intelectuais, capaz de garantir saúde e bem-estar aos trabalhadores e, conseqüentemente, bons frutos aos empregadores. Para Chacon (2008, p. 04), “o bem-estar do trabalhador no seu meio ambiente do trabalho é fator preponderante para a melhoria dos níveis de produção e de geração de riquezas (...)”.

Tem-se, assim, uma visão holística do meio ambiente, isto é, ampla, abrangente, multidisciplinar (MILARÉ, 2004). O holismo representa o todo em que os seres humanos estão incluídos, corroborando o pensar biocêntrico. Nas relações de interdependência e intercâmbio dos diferentes seres é que surge o holismo, “termo atualmente em voga, que representa o todo organicamente equilibrado. (...) favorece o próprio ser humano, razão por que a proteção das demais espécies também tem esse escopo” (ROSSIT, 2001, p. 28).

A expressão meio ambiente do trabalho pretende a interação do homem com o local onde desenvolve suas atividades laborais, no dia-a-dia. Esse local deve respeitar condições mínimas de higiene, segurança e medicina do trabalho, possibilitando a garantia do direito fundamental à saúde.

Fiorillo (2004, p. 22) ressalta a importância do meio ambiente do trabalho equilibrado, afirmando que esse é

o local onde as pessoas desempenham suas atividades laborais, sejam remuneradas ou não, cujo equilíbrio está baseado na salubridade do meio e na ausência de agentes que comprometam a incolumidade físico-psíquica dos trabalhadores, independente da condição que ostentem (homens ou mulheres, maiores ou menores de idade, celetistas, servidores públicos, autônomos etc.).

Sabe-se que é no meio ambiente do trabalho que o homem passa boa parte de sua vida, exercendo as mais diversas atividades, sejam elas intelectuais ou meramente braçais. Assim, deve o meio ambiente do trabalho atender às condições mínimas de salubridade e segurança, extirpando ou

reduzindo os efeitos de todo e qualquer agente agressor físico, químico ou biológico à saúde dos trabalhadores.

Esse mesmo ambiente laboral, em sua complexidade, exige tratamento especial, porque um ambiente de trabalho interno poluído e inseguro expõe a poluição e insegurança externa às populações (SILVA, 2003). Além de danos externos, os maiores prejudicados com um meio ambiente de trabalho que não atende às condições mínimas de higiene, segurança e saúde são os próprios trabalhadores, que têm a sua integridade física ameaçada.

Comentando o tema, Barros (2010, p. 1063) ressalta que,

em geral, as condições em que se realiza o trabalho não são adaptadas à capacidade física e mental do empregado. Além de acidentes do trabalho e enfermidades profissionais, as deficiências nas condições em que ele executa as atividades geram tensão, fadiga e a insatisfação, fatores prejudiciais à saúde. Se não bastasse, elas provocam, ainda, o absenteísmo, instabilidade no emprego e queda na produtividade.

Essas condições de trabalho são somadas a outros fatores decorrentes do progresso tecnológico e decorrentes da crescente automação. Apesar dos esforços do legislador pátrio na proteção ao trabalhador, muitas vezes esse sucumbe às doenças ocupacionais ou é vítima dos acidentes do trabalho. Segundo Barros (2010, p. 1079), “no meio ambiente do trabalho, o bem jurídico tutelado é a saúde e a segurança do trabalhador, o qual deve ser salvaguardado das formas de poluição do meio ambiente laboral”. O principal objetivo dessas medidas é assegurar ao trabalhador que ele desfrute de qualidade de vida saudável (BARROS, 2010).

No século do holismo discute-se a humanização do trabalho e das relações dele decorrentes. Os sujeitos dessa relação devem ser parceiros, que intentam uma mesma finalidade, isto é, o aprimoramento das relações sócio-laborais, a satisfação pessoal e a produção de riquezas.

Nesse sentido, para a concretização do humanismo nas relações de trabalho necessita-se de uma constante “intervenção jurídica para a reestruturação das instituições sociais e para melhor relacionamento entre o homem que trabalha e aqueles para os quais o trabalho é destinado” (NASCIMENTO, 2004, p. 77). Somente assim, a histórica tensão nas relações capital-trabalho será atenuada.

A fim de complementar o tema, Vera *et al.* (2009, p. 10) destacam os principais direitos protetivos dos trabalhadores que, se desrespeitados pelos sujeitos da relação laboral, podem desencadear doenças ocupacionais e acidentes do trabalho, comprometendo seriamente o necessário equilíbrio no meio ambiente laboral.

Tabela 7 – Elementos caracterizadores de um meio ambiente do trabalho equilibrado (adaptada)

ELEMENTO	BASE LEGAL
Jornada de 8h diárias e 44h semanais	Art. 7º, XIII, CF
Intervalo intrajornada	Art. 71, CLT
Intervalo de 11h entre duas jornadas de trabalho	Art. 66, CLT
Descanso semanal de 24h consecutivas	Art. 67, CLT
Gozo de férias anuais	Art. 129, CLT
Rodízio de função	Art. 157, CLT
Pausas durante a jornada de trabalho	Art. 157, CLT
Ginástica laboral	Art. 157, CLT
Exames médicos periódicos	Art. 168, CLT
Exame médico demissional	Art. 168, CLT
Treinamento para a função	Art. 157, CLT
Equipamentos ergonômicos	Art. 184, CLT
Comissão interna de prevenção de acidentes	Art. 163, CLT

Fonte: <<http://www.interscienceplace.org/interscienceplace/article/viewFile/191/153>>.

Como conclusão, pode-se afirmar que o desrespeito às regras mínimas acima enumeradas dentre outras compromete o meio ambiente do trabalho, podendo gerar danos à relação de trabalho e à manutenção da saúde individual e coletiva. É, na verdade, um obstáculo ao desenvolvimento do trabalhador como ser humano.

1.7.2 O meio ambiente do trabalho portuário

Antes do tema meio ambiente do trabalho portuário ser discutido mais profundamente, é necessária uma abordagem acerca dos sujeitos da relação de trabalho que estão inseridos nesse meio.

Como principais sujeitos de uma relação de trabalho aparecem o empregador, de um lado, e o trabalhador, de outro. Nessa última categoria estão incluídos o empregado (urbano e rural), o empregado doméstico, o aprendiz, o trabalhador avulso, o trabalhador temporário, o trabalhador autônomo, o trabalhador eventual, o empreiteiro (operário ou artífice), os agentes públicos dentre outros. Porém, sabe-se que da clássica relação de emprego, depreendem-se dois sujeitos, ou seja, o empregador e o empregado. Enquanto este é sempre pessoa física, aquele pode investir-se na titularidade como pessoa física ou jurídica.

De acordo com a CLT (Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943), o empregador pode ser conceituado como:

Art. 2° A empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

O empregado, como uma das categorias de trabalhador mais relevantes, por sua vez, é definido como:

Art. 3° Toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Do conceito acima, retiram-se os principais elementos caracterizadores da relação de emprego, que é uma das espécies de relação de trabalho (gênero). São os seguintes: pessoalidade (pessoa física ou natural), continuidade (não eventualidade), subordinação jurídica (dependência) e onerosidade (percebimento de salário e consectários). Nascimento (2004, p.

198), define o empregado como “a pessoa física que presta pessoalmente a outro serviços não eventuais, subordinados e assalariados”.

O trabalho avulso surgiu no Brasil há décadas, sendo referenciado na legislação pela primeira vez em 1937. Por disposição do Decreto n° 1.577, de 8 de abril de 1937, os trabalhadores avulsos eram “os sócios dos sindicatos destacados por estes para prestar serviços de natureza temporária em trapiches e armazéns” (BARROS, 2010, p. 222).

Em 1960, com a Lei Orgânica da Previdência Social – LOPS (Lei n° 3.807, de 26 de agosto), o avulso passou a ser considerado aquele trabalhador que prestava serviços a diversas empresas, agrupado, ou não, em sindicato, inclusive os estivadores, conferentes e assemelhados. Outras referências aos trabalhadores avulsos aparecem até a vigente legislação regulamentadora da atividade, como, por exemplo, a Portaria n° 3.107, de 7 de abril de 1971 (Ministério do Trabalho e Previdência Social); a Lei n° 5.890, de 8 de junho de 1973 e o Decreto n° 89.312, de 23 de janeiro de 1984 (artigo 5°).

Atualmente, a previsão do trabalho avulso dá-se nas Leis n° 8.212, de 24 de julho de 1991 – Plano de Custeio da Previdência Social - PCPS (artigo 12, inciso VI) e n° 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 e nos Decretos n° 3.048, de 6 de maio de 1999 – Regulamento da Previdência Social – RPS (artigo 9°, inciso VI e §7°) e n° 1.886, de 29 de abril de 1996 e em outros diplomas já mencionados anteriormente.

No PCPS, o trabalhador avulso é assim conceituado:

Art. 12. São segurados obrigatórios da Previdência Social as seguintes pessoas físicas:

VI – como trabalhador avulso: quem presta, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, serviços de natureza urbana ou rural definidos no regulamento.

O RPS também define o trabalhador avulso, para fins previdenciários,

Art. 9º São segurados obrigatórios da previdência social as seguintes pessoas físicas:

IV – como trabalhador avulso – aquele que, sindicalizado ou não, presta serviço de natureza urbana ou rural, a diversas empresas, sem vínculo empregatício, com a intermediária obrigatória do órgão gestor de mão de obra, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, ou do sindicato da categoria, assim considerados:

- a) o trabalhador que exerce atividade portuária de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga, vigilância de embarcação e bloco;
- b) o trabalhador de estiva de mercadorias de qualquer natureza, inclusive carvão e minério;
- c) o trabalhador em alvarenga (embarcação para carga e descarga de navios);
- d) o amarrador de embarcação;
- e) o ensacador de café, cacau, sal e similares;
- f) o trabalhador na indústria de extração de sal;
- g) o carregador de bagagem em porto;
- h) o prático de barra em porto;
- i) o guindasteiro; e
- j) o classificador, o movimentador e o empacotador de mercadorias em portos.

A definição da estiva surge no mesmo artigo do RPS, contudo em parágrafo e inciso específicos, assim descritos:

§7º. Para efeito do disposto na alínea *a* do inciso VI do *caput*, entende-se por:

III – estiva – a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo transbordo, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo.

A relação dos trabalhadores avulsos complementa a definição legal, cabendo afirmar que o rol é exaustivo, de acordo com Parecer da Procuradoria Geral do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) nº 43/99 (BRAGANÇA, 2009, p. 35). Se o rol é exaustivo, conclui-se facilmente que apenas aqueles sujeitos ali relacionados podem ser enquadrados como TPA.

O trabalho portuário na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 está assim descrito:

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de

embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Mais adiante, porém, na mesma lei, o inciso II do § 3º do artigo 57 traz a definição de estiva, acrescentando ao já anteriormente disposto no artigo 9º, § 7º, III do RPS apenas o termo “arrumação” às atividades relacionadas.

Ibrahim (2010) aponta as características do trabalho avulso: a) a ausência de vínculo empregatício; b) o serviço pode ser prestado nas áreas urbana e rural, na área portuária ou terrestre; c) a intermediação obrigatória da mão de obra pelo sindicato para os terrestres, ou do OGMO para os portuários; d) a sindicalização não obrigatória.

Todas as características acima aparecem na acepção de Castro e Lazzari (2010), que reiteram a necessária intermediação da mão de obra pelo OGMO ou pelo sindicato. Para Martins (2010, p. 92),

se não houver participação obrigatória do sindicato ou do órgão gestor de mão de obra na colocação do trabalhador, não se configura a condição de avulso. É o que ocorre com os portuários, de acordo com a Lei n° 8.630/93.

A intermediação na colocação do TPA pelo OGMO, que não configura a subordinação jurídica da relação de emprego, é obrigatória, sob pena de se desnaturar a relação de trabalho avulso. O termo “intermediação” para o sindicato, contudo, não parece o mais adequado quando se fala em atividade portuária, já que o OGMO é que administra o fornecimento da mão-de-obra do TPA, seleciona e registra esse trabalhador dentre outras atribuições a partir do fim do *closed shop*. Esse termo “intermediação” deve ser empregado apenas aos trabalhadores avulsos e não aos trabalhadores portuários avulsos.

A fim de complementar essa caracterização, Martinez (2010, p. 366) afirma que ainda, nessa relação de trabalho há as seguintes características:

a) liberdade laboral – inexistência de vínculo empregatício entre eles e o sindicato, ou com o armador (proprietário do veículo transportador); b) prestação de serviços para mais de uma empresa, bastante comum no caso do portuário, e dada a natureza do meio do transporte; c) execução de serviços não eventuais às empresas tomadoras de mão de obra, sem subordinação a elas; d) trabalho para terceiros com mediação de entidades representativas ou não; e e) exclusividade na execução de atividades portuárias.

Assim, conclui-se que há duas espécies de trabalhadores avulsos: o portuário avulso e o avulso não portuário. Cabe ressaltar que,

o primeiro é o que trabalha, como o nome mostra, nos portos. O segundo, fora dos portos, no meio urbano ou rural, quando a sua contratação se faz pelo sindicato da categoria profissional, para tomadores dos seus serviços, que são aqueles que se beneficiam e o remuneram (NASCIMENTO, 2004, p. 153).

Ainda, no âmbito dos portos, para a realização da operação portuária, o operador obriga-se à contratação dos trabalhadores em sistema de mão-de-obra avulsa ou celetista, por prazo indeterminado. Fleury e Paixão (2008, p. 31) relatam que

essa duplicidade de regimes parece, aliás, ser a tônica em grande parte dos países do mundo, em que se pode perceber um padrão: trabalhadores do setor de capatazia, normalmente contratados por prazo indeterminado pelas empresas que operam nos portos (no mais das vezes, mediante concessão), e trabalhadores avulsos, sem vinculação direta a um único empregador e com forte ligação ao sindicato profissional, executando os serviços de estiva.

Na presente pesquisa, os sujeitos estudados foram apenas os trabalhadores portuários avulsos, isto é, aqueles não vinculados à CLT. Esses trabalhadores estão sujeitos a determinadas peculiaridades em razão da grande maioria dos portos brasileiros operarem 24 horas por dia em praticamente todos os dias do ano, que é o caso do Porto de São Francisco do Sul.

A jornada de trabalho do TPA (turnos de 6 e de 8 horas, com intervalos de 15 minutos e 1 hora, respectivamente) e principalmente as condições do meio ambiente de trabalho podem trazer sérios riscos à saúde e segurança do trabalho. São fatores prejudiciais: a exposição à radiação ultravioleta, à chuva, à neblina, às baixas temperaturas no inverno e ao calor no verão, aos aerodispersóides (poeira dos pátios asfaltados e emissão de monóxido de carbono dos veículos nos pátios) etc. Diante dessas condições a que estão expostos, há sérios riscos de acidentes de trabalho e desenvolvimento de doenças ocupacionais (FLEURY E PAIXÃO, 2008).

Sabe-se que o ambiente portuário exige rigor na implantação das condições mínimas de saúde (higiene, segurança e medicina do trabalho), não apenas em razão da existência de normas (regras e princípios) rígidas de fiscalização e punição, mas principalmente porque é operado pelo homem, sujeito de direitos e deveres, que é vulnerável às doenças ocupacionais e aos acidentes laborais.

É importante lembrar que a NR n° 29, de caráter preventivo, trata especificamente da segurança e da saúde no trabalho portuário e busca regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças ocupacionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores dos portos. Estabelece obrigações, como, por exemplo, a de organizar um Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (SESSTP), uma Comissão Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário (CPATP), um Plano de Controle de Emergência (PCE), um Plano de Ajuda Mútua (PAM) e os Programas das Normas Regulamentadoras n° 07 (PCMSO) e 09 (PPRA) específicos no trabalho portuário, além de outras disposições.

O PCE e o PAM são planos de contingência para adoção de medidas internas ou em colaboração com órgãos externos, como, por exemplo, o Corpo de Bombeiros, em situações emergenciais, tais como, explosões e incêndios, que possam causar danos aos trabalhadores e às instalações portuárias.

Esses planos atendem aos preceitos da Convenção n° 174 da OIT, que trata de acidentes industriais de grande porte.

A CPATP e o SESSTP têm a função de orientar os trabalhadores acerca dos riscos dos acidentes de trabalho e das causas das doenças ocupacionais, promovendo, portanto, a prevenção num primeiro momento.

A NR n° 29 é, para Gonçalves (2003, p. 794),

norma preventiva que trata da prevenção de acidentes do trabalho e doenças ocupacionais dos trabalhadores que exercem atividades portuárias, tanto em operações a bordo como em terra e, também, dos que executam atividades nos portos organizados e instalações portuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado, e objetiva propiciar as melhores condições possíveis de segurança e saúde para a classe portuária, bem como facilitar os primeiros socorros aos acidentados.

Num meio ambiente em que diversas categorias profissionais se inter-relacionam, gerando a natural competitividade, aliada muitas vezes a condições não favoráveis à saúde e segurança do homem, às operações de carga e descarga em volume crescente e à grande rotatividade de embarcações, é possível a ocorrência de acidentes do trabalho. Ainda, podem surgir as doenças ocupacionais, isto é, aquelas relacionadas diretamente ao trabalho.

Para tanto, a segurança global portuária desenvolve uma série de medidas que buscam prevenir infortúnios sociais, estabelecendo normas mínimas de trabalho ao homem do porto. A segurança global portuária

é um conjunto de medidas objetivando garantir o direito à vida, à saúde, à segurança do trabalho portuário, à incolumidade das pessoas e do patrimônio, em todas as circunstâncias e, em especial em circunstâncias de acidentes⁴⁴.

Outro órgão que participa do processo de regularização das relações de trabalho nos portos é a Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e

⁴⁴ Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/seguranca-global-portuaria>>. Acesso em: 11 abr. 2010.

Aquaviário – CONATPA, que possui representantes em todas as Procuradorias Regionais do Trabalho e nas Procuradorias do Trabalho nos municípios que possuam atividades vinculadas ao Ministério Público do Trabalho (MPT).

Ainda em relação ao MPT, há a Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho – CODEMAT, criada pela Portaria n° 410, de 14 de outubro de 2003, que objetiva

harmonizar as ações desenvolvidas pelo Ministério Público do Trabalho na área, inclusive no que se refere ao relacionamento com outros órgãos e entidades voltados para o ambiente laboral. Entre as suas áreas de atuação prioritária estão as doenças ocupacionais e os problemas de saúde e segurança do trabalhador⁴⁵.

É, portanto, dever do Estado, direito dos trabalhadores portuários e responsabilidade de todos os cidadãos e órgãos vinculados direta ou indiretamente aos portos fiscalizarem o cumprimento das normas. Para tanto, o domínio do conhecimento das normas de saúde e segurança do trabalho pelos trabalhadores é necessário, aliado à conscientização para o aprimoramento das relações do trabalho. Segundo Ramoniga (2008, p. 81),

por conta disso é necessário conscientizar o trabalhador que, como parte da engrenagem da Sociedade, precisa aprimorar seus conhecimentos, melhorar sua produção com qualidade na execução, bem como reduzir o tempo de execução das atividades; e, em contrapartida, poderá exigir melhores salários. Sob aspecto sócio-cultural, o trabalhador poderá ter uma nova postura de não ser tratado como um mero instrumento de produção, exigir direitos e garantias como um indivíduo versátil com a qualificação necessária, poderá, inclusive, realizar intercâmbios internacionais, face à oportunidade do mercado globalizado.

E, ainda, a sociedade agiria como fiscalizadora, auxiliando o Estado na verificação do cumprimento dessas normas e os demais agentes (APSFs, OGMO, agentes portuários etc.) seriam os cumpridores das normativas legais.

⁴⁵ Disponível em <<http://www.pgt.mpt.gov.br/atuação/meio-ambiente-do-trabalho>>. Acesso em: 18 jun. 2010.

1.7.3 O (des) equilíbrio do meio ambiente do trabalho portuário

Como visto acima, o descumprimento das normas básicas de proteção à saúde e à segurança do trabalhador portuário poderá desencadear as doenças ocupacionais e, ainda, sujeitá-los aos acidentes laborais.

Vieira (2008, p. 40) expõe que esse (des) equilíbrio é histórico, remontando à época do surgimento do trabalho dos estivadores nos portos brasileiros, que

eram tratados como simples instrumentos para o enriquecimento pessoal dos patrões sendo contratados e dispensados dia-a-dia e de trabalho em trabalho. Numa época em que não se falava em seguridade social e saúde do trabalhador, acidentarse no trabalho poderia significar invalidez para o resto da vida ou morte do trabalhador, seja pela fatalidade das lesões sofridas ou pelos carregamentos que eram infectados por ratos, expondo os trabalhadores a pragas mortíferas.

As doenças ocupacionais e os acidentes do trabalho continuam gerando elevados custos à relação laboral e a toda sociedade, que suporta as despesas em razão do afastamento do trabalhador por mais de quinze dias do trabalho. Os trabalhadores podem ser, inclusive, dependendo do grau de incapacidade, afastados permanentemente das funções habituais. Há, ainda, que se ressaltar que alguns acidentes do trabalho podem gerar seqüelas definitivas no trabalhador pela perda de membros (dedos, braço, perna etc.) ou simplesmente pela redução da capacidade laborativa.

Todos esses fatos danosos geram também custos ao próprio porto, que deixa de contar com a força de trabalho treinada e capacitada para aquela função específica, já que a maioria dos portos brasileiros não dispõe até hoje da multifuncionalidade.

Um estivador que é afastado de suas funções por mais de quinze dias, por exemplo, deixa de participar da escalação para o trabalho, causando a necessidade de substituição por outros trabalhadores da estiva, que muitas

vezes já foram escalados a menos de onze horas da jornada anterior. Quando não é possível a escalação de substitutos, cabe ao OGMO a promoção de treinamento de outros profissionais para a substituição daquele afastado por doença ou acidente, aumentando custos e retardando todo o trabalho portuário.

Dessa forma, a não utilização de um EPI de uso obrigatório (capacete amarelo, jugular, protetor auricular tipo concha, luvas, calçado de segurança, colete refletivo e capa de chuva) pelo estivador fornecido pelo OGMO desequilibra o meio ambiente do trabalho portuário, colocando em risco não somente o trabalhador desidioso, mas todos aqueles envolvidos na relação de trabalho (FLEURY e PAIXÃO, 2008).

Outro exemplo de custo indireto é a situação de acidente laboral grave pela não utilização de EPI, responsabilizando o OGMO nas áreas penal, civil e trabalhista por ato comissivo ou omissivo, posto que ele é o agente fiscalizador das normas de saúde, higiene e segurança no trabalho. Segundo a Lei dos Portos, ao OGMO compete, dentre outras atribuições:

Art. 19. (...)

VI – zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso.

Desse desequilíbrio no meio ambiente do trabalho portuário, riscos, infortúnios ou contingências sociais podem surgir, quais sejam: os acidentes do trabalho e as doenças profissionais, além da morte.

1.8 Os acidentes do trabalho no ambiente portuário

A CRFB dispõe no artigo 201 os riscos sociais eleitos pelo legislador como prioritários na proteção dos trabalhadores (segurados obrigatórios e facultativos da Previdência Social) e de seus dependentes na forma da lei. Para cada contingência social, há um correspondente benefício social, seja previdenciário (auxílio-doença, aposentadoria por invalidez, especial, idade e tempo de contribuição, salário-família, salário-maternidade, pensão por morte,

auxílio-acidente e auxílio-reclusão), acidentário (auxílio-doença, auxílio-acidente, aposentadoria por invalidez e pensão por morte) ou trabalhista (seguro-desemprego).

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, nos termos da lei, a:

I – cobertura dos eventos de doença, invalidez, morte e idade avançada.

(...)

§ 10. Lei disciplinará a cobertura do risco de acidente do trabalho, a ser atendida concorrentemente pelo regime geral de previdência social e pelo setor privado.

Portanto, o acidente de trabalho que cause o afastamento do trabalhador por mais de quinze dias das funções habituais é considerado risco social, já que pode levar à morte, à redução ou à perda da capacidade laborativa. A situação de afastamento por menor período é tratada meramente como incidente, resolvida internamente com licença médica atestada pelo setor de medicina do trabalho.

No PBPS, o acidente de trabalho é assim definido:

Art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Castro e Lazzari (2010, p. 576) enumeram as características dos acidentes do trabalho, quais sejam: “a exterioridade da causa do acidente; a violência; a subaneidade e a relação com a atividade laboral”. A causa externa significa aquela não preexistente ao sujeito; a violência ocorre em relação ao corpo do trabalhador resultando lesão corporal ou perturbação funcional, que o torna incapaz (permanente ou definitivamente) ou mesmo cause a sua morte; a subaneidade significa que o acidente é um fato repentino, inesperado ou imprevisto. Tudo isso deve ter relação com o exercício da atividade laborativa para que se caracterize o acidente-tipo ou acidente típico.

Um exemplo bastante comum na área portuária é a queda do estivador no mar por desequilíbrio causado por choque com as bobinas de aço no momento do içamento. Outro exemplo é o esmagamento do trabalhador por falha no equipamento de acondicionamento de contêiner no porão da embarcação.

Segundo Martins (2010, p. 407):

É preciso que, para existência do acidente de trabalho, exista um nexo entre o trabalho e o efeito do acidente. Esse nexo de causa-efeito é tríplice, pois compreende o trabalho, o acidente, com a conseqüente lesão, e a incapacidade, resultante da lesão. Deve haver um nexo causal entre o acidente e o trabalho exercido.

Esse pensamento é corroborado por Bragança (2009, p. 142), que afirma ser necessária a presença da “contingência (causa), incapacidade laboral (efeito) e que esta decorra da prestação do serviço (nexo causal)”.

São também equiparados aos acidentes de trabalho aqueles ocorridos em decorrência do trabalho (causa indireta), que embora não tenha sido a causa única, haja contribuído para a morte, redução ou perda da capacidade laboral, como, por exemplo, o atropelamento de um estivador por um caminhão que transporta contêiner, por uma empilhadeira ou qualquer outro veículo na área do porto organizado. Como conseqüência, o estivador necessita amputar uma perna. Ou, ainda, o acidente *in itinere* (de trajeto), que é aquele ocorrido no trajeto residência – local de trabalho ou vice versa dentre outros (art. 21 do PBPS). Pode-se exemplificar a situação de um estivador que, ao final da escala de trabalho de 6 ou 8 horas, sofre um acidente de motocicleta no caminho para sua residência causado por veículo automotor, cujo motorista tenha infringido norma de trânsito, resultando perda de mobilidade no acidentado.

Esse é o disciplinamento legal (PBPS):

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente de trabalho, para efeitos desta Lei:

I – o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte do segurado, para redução ou perda da sua capacidade para o trabalho, ou produzido lesão que exija atenção médica para a sua recuperação;

II – o acidente sofrido pelo segurado no local e no horário do trabalho, em conseqüência de:

- a) ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho;
- b) ofensa física intencional, inclusive de terceiro, por motivo de disputa relacionada ao trabalho;
- c) ato de imprudência, de negligência ou de imperícia de terceiro ou de companheiro de trabalho;
- d) ato de pessoa privada do uso da razão;
- e) desabamento, inundação, incêndio e outros casos fortuitos ou decorrentes de força maior;

III – a doença proveniente de contaminação acidental do empregado no exercício de sua atividade;

IV – o acidente sofrido pelo segurado, ainda que fora do local e horário de trabalho:

- a) na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa;
- b) na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito;
- c) 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 de meio de locomoção utilizado, inclusive veículo de propriedade do segurado;
- d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, utilizado, inclusive veículo de propriedade do segurado.

Não há necessidade de caracterização de culpa do trabalhador no acidente de trabalho, pois o Brasil adota a teoria do risco ou seguro social, baseada na solidariedade social, onde toda a sociedade custeia o pagamento dos benefícios em face das contingências sociais.

Transfere-se a responsabilidade pelos acidentes do trabalho dos empregadores para a sociedade (TSUTIYA, 2008). Castro e Lazzari (2010, p. 578) ressaltam apenas o interesse na “existência ou inexistência de culpa do empregador para efeitos de responsabilidade civil” em possível ação judicial.

Nessa hipótese, a dúvida que pode surgir é se o OGMO equipara-se ao empregador (art. 2º da CLT) para fins de responsabilidade civil. Entende-se

que sim, porque ele é o responsável pela administração do fornecimento de mão-de-obra dos trabalhadores portuários e portuários avulsos, manutenção do cadastro e registro desses trabalhadores, dentre outras funções (art. 18 da Lei dos Portos). Contudo, essa não é uma posição pacífica, pois segundo Crispim (2007, p. 12), “(...) os empregadores são os operadores portuários, cabendo aos OGMO’s apenas centralizar e administrar as equipes de trabalho”. Há, inclusive, julgados nesse último sentido (TRT, Ac. 3ª T., nº 12104/2005).

Os benefícios sociais concedidos pela Previdência Social (INSS) aos TPAs vitimados por acidente de trabalho são: auxílio-doença acidentário, auxílio-acidente e aposentadoria por invalidez acidentária. Aos dependentes do segurado falecido, é concedida a pensão por morte acidentária. E, o serviço de reabilitação profissional é comum aos segurados e seus dependentes (RPS, art. 25, III).

1.9 As doenças ocupacionais no ambiente portuário

As doenças ocupacionais podem ser classificadas legalmente em doenças do trabalho ou doenças profissionais.

A doença do trabalho é “aquela adquirida no trabalho, ou que se desencadeia em vista do exercício do trabalho, ou que com ele se relacione diretamente” (TSUTIYA, 2008, p. 364), segundo relação elaborada pelo Ministério da Previdência Social – MPS (art. 20, II, PBPS). Não pode ser confundida com a doença comum e deve ser atestada pelo serviço médico da empresa e pelo INSS, em perícia médica. No caso dos TPAs, o atestado é providenciado pelo OGMO/SESMT.

Assim estabelece o PBPS:

Art. 20. (...)

§ 1º Não são consideradas como doenças do trabalho:

- a) a doença degenerativa;
- b) a inerente a grupo etário;
- c) a que não produza incapacidade laborativa;

d) a doença endêmica adquirida por segurado habitante de região em que ela se desenvolva, salvo comprovação de que é resultante de exposição o contato direto determinado pela natureza do trabalho.

Tsutiya (2008, p. 364) diz que a doença profissional, por sua vez, “é produzida e tem seu desencadeamento decorrente do exercício do trabalho peculiar a determinada atividade” e consta de relação elaborada pelo MPS (art. 20, I, PBPS). A Previdência Social poderá reconhecer o evento como uma doença profissional se ficar provado nexos causal entre a doença e a lesão, independentemente de constar na referida lista do MPS (CASTRO e LAZZARI, 2010).

A diferença entre a doença do trabalho e a doença profissional é clara.

Enquanto a doença profissional atinge de modo peculiar determinada atividade (p. ex., a silicose para aqueles que trabalham em pedreiras), a doença do trabalho pode atingir qualquer pessoa, mas só passa a ser considerada acidentária em razão de condições especiais em que o trabalho é exercido, como o trabalhador que sofreu pequeno corte na pele e em decorrência disso foi infectado por tétano num estábulo onde trabalha, lugar em que abunda o bacilo tetânico (BRAGANÇA, 2009, p. 143).

A doença profissional é, portanto, inerente à determinada profissão e não propriamente ao trabalho em si, ainda que possa ser desencadeada no trabalho (MARTINS, 2010). São conhecidas como idiopatias, tecnopatias ou ergopatias, enquanto que as doenças do trabalho são conhecidas como mesopatias.

O RPS traz no seu Anexo II o rol dos agentes químicos, físicos e biológicos e a correspondente doença do trabalho ou profissional que o trabalhador poderá desenvolver em razão da exposição a esses agentes. Vianna (2010, pp. 592-593) ressalta que o rol é meramente exemplificativo, “pois havendo conclusão no sentido de que a doença resultou das condições especiais em que o trabalho é executado e com ela se relaciona diretamente, a previdência social deve considerá-la como acidente do trabalho”.

As Lesões por Esforços Repetitivos / Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (LER/DORT) são um exemplo de doença do trabalho que ataca o estivador no meio ambiente do trabalho portuário. Elas ocorrem em razão dos movimentos repetitivos de acomodação dos contêineres nos porões das embarcações, por exemplo.

Hedlund e Fernandes Filho (2010, p. 9) confirmam que “os trabalhadores que movimentam cargas estão expostos a problemas de saúde no sistema muscular, articular e ósseo” e que as principais doenças ocupacionais são aquelas relacionadas aos “distúrbios osteoarticulares e metabólicos como o diabetes e a hipertensão”. Outro exemplo de doença do trabalho é a perda auditiva induzida por ruído ocupacional (PAIRO) que está relacionada aos níveis de ruído acima do normal na área portuária (OLIVEIRA *et al.*, 2009). Para tanto, o estivador recebe do OGMO o protetor auricular tipo concha (EPI).

São, portanto, alguns exemplos de desequilíbrio no meio ambiente do trabalho que podem causar graves consequências se não respeitadas as normas de saúde, higiene e segurança no trabalho.

Em relação aos benefícios sociais concedidos aos trabalhadores portuários avulsos pela Previdência Social (INSS) em razão de doenças ocupacionais são: auxílio-doença acidentário, auxílio-acidente e aposentadoria por invalidez acidentária. Aos dependentes do segurado falecido, é concedida a pensão por morte acidentária. O serviço de reabilitação profissional também é comum aos segurados e seus dependentes (RPS, art. 25, III).

1.10 A recuperação do equilíbrio ambiental portuário a partir da implantação das normas de saúde, higiene e segurança no trabalho no Porto de São Francisco do Sul

As normas de saúde, higiene e segurança no trabalho intentam fixar regras básicas que possibilitem minimizar os riscos ao desenvolvimento sadio do trabalho, principalmente no meio ambiente portuário.

Sabe-se que os riscos estão presentes no dia-a-dia e que dificilmente serão excluídos dos portos, locais onde o trabalho é dinâmico e de extremo risco à saúde e à segurança do trabalhador. A conscientização é uma das principais ferramentas que auxiliam na redução das estatísticas de doenças ocupacionais e acidentes do trabalho na área portuária. Cabe ao OGMO promover o “treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário (...)”, de acordo com a Lei dos Portos (art. 18, III), além de “zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso” (art. 19, V).

Esse treinamento e zelo pelas regras devem ser continuados e não apenas restritos a uma ou duas semanas durante o ano. Atualmente, alguns portos brasileiros, restringem o processo de conscientização apenas à “Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário”, deixando os trabalhadores e demais usuários dos portos durante o restante do ano sem qualquer treinamento.

Há sete anos o Porto de São Francisco do Sul vem realizando a sua “Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário - SIPATP”, que em 2010 ocorreu de 08 a 12 de novembro, no Salão Paroquial da Igreja Matriz. Em 2010, a SIPATP foi realizada de forma integrada com empresas do setor portuário, oferecendo palestras, oficinas de massagem, alongamento, técnicas para correta respiração e posturas ergonômicas no trabalho⁴⁶.

Na palestra de abertura da SIPATP, em 08 de novembro de 2010, Falkembach (2010) relatou que a cefaléia é o maior problema no meio ambiente portuário, seguida das dores lombares, que afetam 30% dos trabalhadores, demonstrando urgente necessidade de reequilíbrio do meio ambiente laboral. Apontou os fatores físicos individuais (patologias da coluna, alterações posturais e obesidade) e os fatores dos postos de trabalho (carga excessiva, pouca alternância de tarefas, flexão frequente do tronco, movimentos incorretos, esforços feitos a frio, esforços com rotação de coluna e posições estáticas prolongadas em esforço) que podem desencadear doenças ocupacionais nos trabalhadores portuários. Como forma de equilibrar o meio

⁴⁶ Disponível em <<http://www.apfsc.sc.gov.br/>>. Consulta em: 02 fev. 2011.

ambiente, completou que o uso de EPI, a correta distribuição do peso e a estabilidade da carga podem melhorar as condições laborais⁴⁷.

Outra medida de conscientização idealizada pela SIPATP sob a supervisão do SESSTP – OGMO/SFS foi a edição da “Cartilha de Procedimentos de Segurança para as Operações com Bobinas de Aço”, que “tem como objetivo orientar os procedimentos adequados na prevenção de acidentes e estabelecer uma disciplina em segurança e higiene no trabalho de carga e descarga de bobinas”. É destinada às categorias dos estivadores, arrumadores, conferentes, consertadores e vigias do Porto de São Francisco do Sul. Com uma linguagem simples e objetiva, repleta de ilustrações, torna-se medida de salutar importância frente ao crescimento anual na movimentação de bobinas de aço no Porto de São Francisco do Sul. Em contrapartida, refere-se apenas àquelas atividades diretamente ligadas ao embarque e desembarque de bobinas de aço, deixando as demais atividades de risco sem a correspondente medida preventiva.

O envolvimento de todas as categorias deve igualmente ser incentivado, com a participação efetiva nas atividades simuladas e reais, e não apenas como meros observadores/ouvintes. Os demais órgãos (CAP, APSFS, operadores portuários etc.) também devem ser convidados/convocados a participar efetivamente do cumprimento das referidas normas. São eles que servirão de exemplo aos trabalhadores, que estão mais diretamente ligados ao trabalho braçal, e, portanto, mais sujeitos aos acidentes do trabalho e doenças ocupacionais.

Essas medidas não foram inauguradas em 2010. São reflexos da criação do OGMO em 28 de julho de 1994. A evolução histórica da relação do trabalho portuário em São Francisco do Sul é contínua e pode ser expressa pelos seguintes eventos: elaboração do PPRA e do PCMSO em 1998 decorrentes das NR 07 e 09; distribuição de EPI e EPC a partir de 1998; realização dos exames periódicos a partir de 1999; instalação da Comissão

⁴⁷ FALKEMBACH, Fabiane Cristina. Prevenção de acidentes e doenças na movimentação de cargas. São Francisco do Sul, 8 nov. 2010. Palestra de abertura da Semana de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário.

Paritária em 2002; implantação da escalação eletrônica em 2003; introdução do sistema de gestão em 2005; elaboração do LTCAT a partir de 2006; implantação efetiva da NR 29 sobre primeiros socorros em 2007; em 2008 a habilitação da escalação via web com a organização a partir do ano seguinte e estabelecimento em 2010 e, finalmente, ainda em 2010 a aplicação do projeto saúde⁴⁸.

A adoção de medidas precaucionistas recoloca o trabalhador no centro da relação laboral, forçando os demais sujeitos a respeitá-lo como ser humano digno de direitos e deveres e não apenas como sujeito desumanizado em si mesmo, servindo apenas como meio para um fim maior, o lucro. O problema maior é, para Schinestsck (2009, p. 46), quando o trabalhador inconsciente,

acaba renunciando ao seu direito fundamental de manter a sua incolumidade física e psíquica em troca de auferir, imediatamente, uma contrapartida de caráter salarial. O grande problema é que a exposição continuada aos agentes agressivos à saúde humana acaba resultando em doenças de trabalho e acidentes de trabalho, enfim, em perda de vida.

1.11 Os Programas Básicos Ambientais vigentes no Porto de São Francisco do Sul

A Lei dos Portos, indubitavelmente, trouxe inovações na reestruturação das áreas portuárias, que se apresentavam em completo abandono há décadas. Os portos, até então, foram áreas 'esquecidas' pelos governos, mesmo quando inseridos na zona urbana, como é a situação da maioria dos portos brasileiros e de São Francisco do Sul, em especial. Os portos foram subjugados ao abandono por se tratarem de espaço degradado, sem grande integração à urbe.

Soares (2009) ressalta que, desde a edição da lei e da Agenda Ambiental Portuária (1998), pouco se falou de um modelo de 'Gestão Ambiental Portuária' a ser obrigatoriamente cumprido pelas administrações

⁴⁸ CORRÊA, Rafaella Fernandes. [E-mail] 27 jul. 2010, São Francisco do Sul [para] LIMA, Giovani de. Joinville. 1f. Informações.

portuárias em parceria com as municipalidades. Afirma Soares (2009, p. 168), que a previsão restringiu-se ao

gerenciamento de resíduos sólidos, de efluentes e resíduos líquidos, de água de lastro, das dragagens, e a elaboração de distintos planos, como os de Emergência Individual (PEI), de Contingência, de Área e de Ajuda Mútua (PAM). Em alguns casos, como nos portos graneleiros, há necessidade de controle de zoonoses, como pombos e ratos.

A gestão ambiental restringiu-se nesse espaço temporal ao encargo dos órgãos ambientais, que em algumas situações apresentavam conflitos entre si e agiam passivamente em relação ao Poder Público, gestor de muitos portos brasileiros.

Apesar das mudanças, ainda se observa pouca preocupação com o entorno do porto, que “também tem grande influência na qualidade ambiental da região – a cidade portuária – e sua infra-estrutura, com relação ao esgotamento sanitário, coleta e destinação de lixo, entre outros aspectos importantes” (SOARES, 2009, pp. 168-169). Caso não haja efetiva interligação do porto com a cidade, os seus habitantes naturalmente não conseguirão observar a importância da atividade portuária, senão como produtora de riquezas ou geradora de empregos diretos. Não existirá, por exemplo, inter-relação entre a atividade pesqueira, o comércio, o turismo e a indústria com o porto.

Outro ponto importante é o desenvolvimento de programas de educação ambiental nos portos. Segundo Kitzmann (2009, p. 31), os TPAs

são, ao mesmo tempo, agentes e vítimas das situações de impacto ambiental nas áreas portuárias. São potenciais responsáveis por impactos ambientais devido à falta de preparo e informações adequadas para o desenvolvimento de suas atividades. No entanto, também sofrem a ação dos impactos de forma direta, por estarem expostos aos mesmos, e de forma indireta, à medida que estes impactos representam perdas, tanto para o sistema produtivo como para o ambiental, dos quais dependem e fazem parte.

Esses programas possibilitam a formação profissional e cidadã dos TPAs, integram a educação ambiental ao ensino dos portuários avulsos na forma curricular e sistêmica e, ainda, avaliam os resultados das ações de educação ambiental desenvolvidas a partir de um currículo ambientalizado (KITZMANN, 2009). A educação auxiliaria nas mudanças não somente no meio ambiente do trabalho portuário, mas na sua integração com o entorno. Atendem-se, dessa forma, aos objetivos fixados na PNMA, que busca implantar ações corretivas, de monitoramento e de prevenção. A educação estaria inserida nessa última modalidade. Mas ela não basta por si só. Complementa Moraes (2008, p. 61), que

a participação do Porto e da Cidade portuária no processo de implantação e manutenção dos Planos de Gerenciamento Costeiro é fundamental por dois motivos básicos: 1) a eficácia dos planos dependerá da ação local, tanto para o monitoramento das condições ambientais na zona costeira, como nas ações corretivas e preventivas de preservação ambiental; 2) os planos podem criar restrições ao desenvolvimento econômico local, havendo, portanto, a necessidade de serem examinados e implantados com cautela pelos atores envolvidos, uma vez que poderão afetar a relação porto-cidade e a expansão urbano-portuária.

Um exemplo bastante interessante dessa integração porto-cidade é o programa social intitulado 'Conscientização Ambiental da População Envolvida na Obra da Dragagem' em Santos (SP). Trata-se de projeto que pretende "traçar o perfil sócio-ambiental das comunidades, vendo possibilidades para o desenvolvimento sócio-econômico nos locais". Outros exemplos são os programas sociais no Porto de Santos de conscientização da comunidade pesqueira e náutica sobre o óleo lubrificante usado (descarte inadequado e reciclagem autossustentada) e o de capacitação continuada dos trabalhadores das obras de dragagem do porto⁴⁹.

Dessa forma, entende-se que o trabalho conjunto pode ser a solução para muitos problemas que afetam os portos brasileiros, a começar pelo licenciamento ambiental "como o principal procedimento que viabiliza as ações de gestão ambiental" (KOEHLER; ASMUS, 2010, p. 213). Eles atestam que a

⁴⁹ Disponível em <<http://www.dragagemdoportodesantos.com.br/pbas.html>>. Acesso em: 21 mai. 2011.

integração dos órgãos ambientais, empresas, autoridade portuária e universidade pode “viabilizar a gestão portuária integrada nas condições institucionais e regulatórias dos portos brasileiros”, possibilitando-se o “intercâmbio de informações de monitoramento e de processos administrativos, além do estabelecimento de uma agenda comum” (KOEHLER; ASMUS, 2010, p. 213). Não se pode desprezar a participação da sociedade como maior interessada no desenvolvimento sustentável da cidade-porto.

O Porto de São Francisco do Sul tem em atividade sete programas ambientais, sob a responsabilidade direta do Engenheiro Ambiental, Sr. Tomás Baptista, quais sejam:

- a) Monitoramento da Qualidade da Água e Biota Aquática;
- b) Monitoramento da Qualidade do Sedimento;
- c) Monitoramento dos Bioindicadores;
- d) Monitoramento da Qualidade do Ar;
- e) Gerenciamento de Resíduos Sólidos;
- f) Gerenciamento de Efluentes Líquidos;
- g) Educação Ambiental e Comunicação Social⁵⁰.

Os PBAs visam apurar os efeitos que as atividades do porto têm sobre o meio ambiente, buscando medidas preventivas e repressivas a fim de minimizar os impactos ambientais (APSFS, 2011). A seguir serão apresentadas as conclusões a partir do “Programa de Monitoramento Ambiental do Porto de São Francisco do Sul – Relatório Anual – 2009”, tendo como referência que a coleta dos dados foi de outubro de 2008 a setembro de 2009. Esse programa foi desenvolvido pela empresa CARUSO JR – Estudos Ambientais & Engenharia Ltda.

Acerca da qualidade da água, verificou-se que

⁵⁰ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=meioambiente&sub=principal>>. Acesso em: 20 mai. 2011.

a maior concentração de valores acima do VMP da legislação encontrados durante todo o monitoramento foi de metais pesados. Estes valores pouco diferem dos valores obtidos por FATMA, (1981 e 1982), OLIVEIRA *et al.* (2006) e TURECK *et al.* (2006), demonstrando que as atividades realizadas no Porto não causaram modificações na qualidade da água (CARUSO JR., 2009, p. 92).

Na apresentação das conclusões do estudo quanto à biota aquática, observou-se que “tanto a ictofauna, plâncton marinho e os organismos bentônicos experimentam flutuações sazonais”, o que é típico de estuário, local onde se insere o Porto de São Francisco do Sul. Complementa que “estas variações tendem a ocorrer de uma maneira razoavelmente similar em escala espaço-temporal” (CARUSO JR., 2009, p. 39).

Quanto aos sedimentos encontrados na pesquisa, foi constatada a presença de metais pesados e pesticidas organoclorados acima do tolerado pela legislação. Algumas amostras revelaram-se altamente tóxicas, provavelmente em decorrência da “poluição das águas superficiais que compõem o Complexo Hídrico da Baía da Babitonga” (CARUSO JR., 2009, p. 80). Sabe-se que o estuário recebe grande quantidade de esgoto doméstico, rejeitos e efluentes industriais, defensivos agrícolas e fertilizantes provenientes das áreas rurais próximas, contudo a atividade portuária também é altamente poluidora em função das tintas antiincrustantes dos navios ancorados no porto (OLIVEIRA, 2010). Portanto, é de se concluir que a atividade portuária é fonte de poluição no ambiente em que está inserida.

No que tange aos bioindicadores, pode-se concluir que “não foram observados efeitos diretos das operações portuárias sobre a qualidade ambiental da área de influência portuária” (CARUSO JR., 2009, p. 58).

Por sua vez, o programa de monitoramento da qualidade do ar na área portuária e entorno, concluiu que

a concentração de partículas totais suspensas enquadrou-se na grande maioria abaixo tanto do padrão primário como do padrão secundário estabelecido pela Resolução CONAMA N^o 003/90, garantindo portanto a saúde, a segurança e o bem-

estar da população, bem como ocasionar danos à flora e à fauna, aos materiais e ao meio ambiente em geral (CARUSO JR., 2009, p. 132).

Porém, verificou-se que 21% dos veículos e equipamentos que trafegam na área interna do Porto “registraram emissões atmosféricas acima do limite proposto pela Portaria MINTER GM/Nº 100 de 14/07/80” (CARUSO JR., 2009, p. 132). A exposição continuada do trabalhador ao material particulado (fumaça preta) expelido por veículos a diesel é causadora de sérios problemas de saúde (COLACIOPPO, 1974), tais como cefaléia, sem contar os danos ao meio ambiente natural. Em relação aos níveis de ruído, apresentou-se conclusão no sentido de que os níveis de pressão sonora nos períodos diurno e noturno estão em desacordo com os padrões legais, pondo o trabalhador em sério risco de perda auditiva (CARUSO JR., 2009, p. 142).

O estudo não apresenta explicitamente os tópicos acerca do gerenciamento de resíduos sólidos e de efluentes líquidos. E, finalmente, quanto à educação ambiental e comunicação social, buscou-se integrar todos os sujeitos inseridos na área do porto organizado, abordando-se, por exemplo, a “importância de reciclar resíduos, direcionar os resíduos para as lixeiras corretas, prevenir vazamento de óleo, tratar corretamente o esgoto, importância dos golfinhos, dos peixes e dos manguezais” (CARUSO JR., 2009, p. 99). Destacam-se atividades de comunicação social desenvolvida a partir do sítio da APSFS, da revista informativa, da participação da comunidade nas audiências públicas, nas visitas guiadas e na SIPAT.

2. METODOLOGIA

Os objetivos foram estabelecidos e subdivididos em geral e específicos, considerando pesquisas anteriormente desenvolvidas na área. Esses objetivos procuraram: a) verificar o cumprimento das normas de saúde e segurança no trabalho portuário pelos estivadores; b) analisar os potenciais reflexos do possível não cumprimento dessas normas à saúde do trabalhador; c) avaliar a ocorrência de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais mais comuns no meio ambiente portuário; e d) investigar se os Programas Básicos Ambientais foram implantados no Porto de São Francisco do Sul e, se de fato, têm relação com o meio ambiente do trabalho.

A decisão de preparar a pesquisa foi a primeira etapa cumprida pelo pesquisador, que buscou atingir os objetivos propostos, partindo de um referencial teórico com definições e princípios que nortearam a pesquisa realizada na área do meio ambiente do trabalho portuário (MARCONI e LAKATOS, 2008).

Elaborou-se um cronograma sistematizado que constou do projeto de pesquisa a fim de se obter, no prazo regulamentar do Programa de Mestrado em Saúde e Meio Ambiente, os resultados esperados.

O tema foi escolhido a partir do interesse e da experiência do pesquisador na área do meio ambiente do trabalho, delimitando-se os problemas e estabelecendo-se o público alvo, que foram os estivadores do Porto de São Francisco do Sul. Em seguida, foram organizadas as hipóteses da pesquisa, como sendo “as conjecturas nas quais há necessidade de verificar se a proposta vai funcionar ou não” (GONÇALVES *et al.*, 2008, p. 24).

O método escolhido para a obtenção das informações foi a aplicação de um questionário estruturado (GONÇALVES *et al.*, 2008), que foi reproduzido na integralidade no apêndice. O questionário foi composto por perguntas abertas e fechadas e foi previamente encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa

(COEP) da UNIVILLE, que o considerou apto como instrumento de pesquisa, por não ferir qualquer princípio ético. Posteriormente, o questionário foi enviado para apreciação do OGMO-SFS, em meados de janeiro de 2011, antes do início da sua aplicação, sendo dividido em três blocos. Fixaram-se os últimos seis meses antes da data agendada para a coleta dos dados como limite temporal estabelecido pelo pesquisador para as respostas recebidas a fim de evitar o viés de memória.

O primeiro bloco do questionário procurou levantar informações socioeconômicas e de identificação dos sujeitos pesquisados (nome opcional, idade, estado civil, renda bruta, nível de escolaridade etc.), bem como de suas famílias (número de familiares, renda etc.). No segundo campo do instrumento da pesquisa, as questões elaboradas buscaram a coleta de dados sobre a profissão de estivador, o histórico da vida profissional dos estivadores e as principais características da profissão.

O último bloco de perguntas investigou a prevalência dos acidentes do trabalho e das doenças ocupacionais no meio ambiente portuário, a utilização dos equipamentos de proteção individual e coletivo pelos estivadores e outras normas de proteção à saúde, higiene e segurança desses trabalhadores. Finalmente, procurou-se levantar dados acerca dos Programas Básicos Ambientais no Porto de São Francisco do Sul e de que forma estes contribuem ou poderiam contribuir para a qualidade do ambiente de trabalho dos sujeitos pesquisados.

Priorizaram-se, no instrumento de coleta de dados, as perguntas fechadas, por meio das quais os sujeitos da pesquisa se ativeram às opções previamente estabelecidas. Contudo, as perguntas abertas (livres ou não limitadas) e de múltipla escolha não ficaram fora do questionário.

Na forma aberta, utilizou-se de perguntas como “por que você acha que a profissão de estivador prejudica a saúde?” e “qual é a sua opinião sobre os Programas Básicos Ambientais – PBAs no Porto de São Francisco do Sul?”.

Na forma fechada, onde se oferecem poucas escolhas para resposta, utilizou-se de perguntas com alternativas de resposta, tais como, “sim” ou “não”; “sempre”, “frequentemente”, “raramente” ou “nunca”, dentre outras. E, finalmente, perguntas com múltipla escolha, i.e., com uma série de respostas possíveis. Por exemplo: “qual (is) é (são) o (s) EPI e/ou EPC que você usava na data do acidente?” e “qual (is) é (são) o (s) programa (s) que você conhece e a finalidade dele (s)?”, referindo-se aos PBAs.

O questionário foi elaborado pelo próprio pesquisador com uma linguagem objetiva e clara, observando o entendimento médio da população estudada a partir de informações coletadas anteriormente com o OGMO e a APSFS e na formulação das perguntas, o pesquisador procurou evitar a possibilidade de interpretação dúbia ou indução de respostas.

A execução da pesquisa iniciou-se com uma visita prévia ao Porto de São Francisco do Sul em 8 de junho de 2010, onde foram feitas as primeiras observações da área de trabalho dos estivadores e feitos os primeiros registros fotográficos pelo pesquisador. A partir daí, iniciou-se a coleta de dados. Procurou-se respeitar a vontade dos estivadores em não responder determinadas perguntas, por motivos pessoais, quando se apontou simplesmente “não sabe informar” ou, ainda, optou-se por deixar o espaço para resposta em branco.

A presente pesquisa apresentou os seguintes riscos em relação aos pesquisados, tendo sido observados também em outras pesquisas semelhantes: a) recusa em participar da pesquisa; b) aceitando o convite, deixar de responder às perguntas parcial e/ou totalmente; c) a amostra não ser suficiente para a aferição de resultados palpáveis; d) a estatística apontar distorções a partir da análise das respostas contidas nos questionários.

Todos os dados coletados e registros obtidos foram utilizados exclusivamente dentro dos propósitos da pesquisa, respondendo o pesquisador por qualquer dano (material ou moral) causado aos pesquisados, na forma da legislação pátria. O sigilo das informações obtidas na pesquisa foi garantido,

sendo que os participantes tiveram asseguradas todas as formas de confidencialidade. Cabe ressaltar que a participação foi voluntária, podendo o estivador retirar o seu consentimento a qualquer tempo. Também não se admitiu qualquer forma de remuneração direta e/ou indireta aos sujeitos pesquisados durante a condução dos trabalhos após o início da coleta de dados ou mesmo depois da sua conclusão.

Apresentam-se como possíveis benefícios o desenvolvimento da pesquisa científica no país, o aprimoramento das relações de trabalho existentes entre os estivadores, o sindicato, o OGMO e a APSFS e a maior integração porto-cidade. Dessa forma, os sujeitos dessa relação de trabalho poderão adotar novas medidas de prevenção de riscos à saúde e segurança do trabalhador no meio ambiente portuário. Outros possíveis benefícios são: o aumento na conscientização dos trabalhadores quanto à necessidade de utilização dos Equipamentos de Proteção Individual e Coletivo; a redução dos acidentes de trabalho e das doenças ocupacionais; e a conscientização através da educação ambiental e comunicação social acerca dos PBAs implantados no Porto de São Francisco do Sul.

A coleta dos dados foi executada entre os meses de janeiro e março de 2011. A população total de estivadores do Porto de São Francisco do Sul é de 271, sendo 186 ativos e 85 inativos (aposentados por idade, tempo de contribuição e por invalidez), segundo o OGMO. A amostra (N) é de 66 estivadores, que corresponde a 24,35% da população total, com um intervalo de confiança (p) de 5% e o efeito do desenho (para pesquisas cluster-DEFF) de 1⁵¹. A pesquisa baseia-se em estudos semelhantes anteriormente concluídos no Brasil⁵².

A amostra foi coletada de forma aleatória (simples), baseando-se na ordem de chegada para apresentação na Central de Escala, em datas

⁵¹ Disponível em <<http://www.openepi.com/Menu/OpenEpiMenu.htm>>. Acesso em: 15 ago. 2010.

⁵² Aguiar (2005); Diéguez (2007); Garcia (2009); Goldberg (2009); Hedlung e Fernandes Filho (2010); Kitzmann (2009); Koehler e Asmus (2010); Moraes (2008); Ramoniga (2008); Santos (2009); Schinestsck (2009); Soares (2009); Teixeira e Pacheco (2005); Vieira (2008).

sugeridas pelo OGMO no período acima especificado, respeitando a escala de trabalho dos estivadores do Porto de São Francisco do Sul.

Para prevenir eventuais riscos ao trabalho e também para facilitar a adesão dos entrevistados, os questionários somente foram aplicados em horários que antecederam o início da escala de trabalho, ou seja, antes do início dos turnos de 6 e de 8 horas. Todos os questionários foram aplicados na Central de Escala, próxima ao Porto, que se situa fora da área do porto organizado, preservando-se o horário e o local de trabalho.

Foi explicada a finalidade da pesquisa e verificada a possibilidade de participação voluntária individualmente. Todos os questionários e as instruções para o seu preenchimento foram acompanhados de duas vias do “Termo de consentimento livre e esclarecido”. Uma das vias ficou com o sujeito pesquisado após leitura, apontamento do consentimento e preenchimento das respostas. A outra via foi devolvida ao pesquisador com a assinatura do pesquisado para arquivamento pelo prazo de cinco anos. Passado este prazo, os questionários serão incinerados.

Após a aplicação do questionário pelo pesquisador a cada um dos pesquisados, este foi depositado em um envelope que foi posteriormente lacrado, preservando-se a confidencialidade dos sujeitos da pesquisa. A aplicação dos questionários não teve a presença de terceiros, mantendo-se o sigilo durante todo o processo de aplicação dos instrumentos.

Considerando que a pesquisa desenvolveu-se a partir da coleta de dados em campo (pesquisa de campo), o estudo de caso proposto foi o observacional transversal, já que se buscaram associações comuns entre fatores para a criação de métodos de diagnóstico (VIEIRA e HOSSNE, 2002). Dessa forma, não se tratou de um estudo de intervenção.

Após a coleta de dados, houve a seleção, a codificação e a tabulação, utilizando-se o software EpiData, que auxiliou na construção das tabelas, gráficos e quadros apresentados nos resultados e discussão. Na aceção de

Marconi e Lakatos (2008, p. 21) a análise ou explicação “é a tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores”, que podem ser estudadas a partir de uma relação causa-efeito, como, por exemplo, a não utilização do Equipamento de Proteção Individual (EPI) pelo estivador e a ocorrência de um acidente de trabalho, ou, ainda, se o sedentarismo é causa para o desencadeamento de doenças, se o tabagismo ou o alcoolismo no ambiente laboral portuário pode causar acidentes de trabalho.

Destacam-se as três fases da análise, que foram realizadas na pesquisa: interpretação, explicação e especificação. Na primeira, constataram-se as relações entre a variável independente e dependente, e da variável interveniente com o intuito de aumentar o conhecimento sobre o fenômeno estudado (MARCONI e LAKATOS, 2008). Na segunda fase, o pesquisador buscou o “esclarecimento sobre a origem da variável dependente e necessidade de encontrar a variável antecedente (anterior às variáveis independente e dependente)”, que é imprescindível à pesquisa, segundo Marconi e Lakatos (2008, p. 21). Finalmente, na fase de especificação, o pesquisador explicitou “sobre até que ponto as relações entre as variáveis independente e dependente são válidas (como, onde e quando)” (MARCONI e LAKATOS, 2008, p. 21).

A partir da análise e interpretação dos resultados da pesquisa, intentou-se alcançar as respostas às questões inicialmente formuladas, confirmando-se ou não a relação entre os dados colhidos e as hipóteses. Concluída a análise dos resultados diante dos objetivos e hipóteses, promoveu-se a discussão com fundamento na revisão da literatura, com a redação das conclusões, visando a futura comunicação científica.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Inicialmente, observou-se na aplicação dos questionários uma grande dificuldade nas perguntas que exigiam uma resposta por escrito e na seleção da opção de algumas respostas. A princípio, tentou-se simplesmente a entrega dos questionários aos estivadores para que eles próprios preenchessem os campos, sob a supervisão do pesquisador. Constatada a dificuldade no entendimento e posterior apontamento das respostas, o próprio pesquisador preencheu as respostas a partir da leitura das perguntas por ele elaboradas aos estivadores, sempre lendo as opções ao pesquisado. Dessa forma, confirmaram-se as informações constantes em pesquisas anteriores no que diz respeito à relação estabelecida entre o nível de instrução da população estudada e a compreensão das perguntas e respostas, com reflexos no meio ambiente do trabalho portuário.

Ao se analisar as respostas aos questionamentos do primeiro bloco de perguntas “você e sua família”, concluiu-se que todos os estivadores são do sexo masculino, o que confirma as pesquisas anteriores na área (DIÉGUEZ, 2010). Historicamente, a estiva é um trabalho de homens, por exigir maior força física na fase artesanal, havendo a perpetuação desse perfil ao longo dos anos (fase de containerização).

A idade dos estivadores variou de 26 a 59 anos, sendo que o maior percentual encontra-se na faixa de 31 a 40 anos de idade (51,5%), enquanto que a menor concentração é reservada à faixa dos 51 a 60 anos de idade (3,0%) (Tabela 8). Em estudo do IPAT (2007), a média de idade dos portuários entrevistados foi de 44 anos, bastante próxima da apontada na pesquisa, diferenciando-se apenas quanto à idade mínima e máxima, que constatou variação de 30 a 70 anos de idade. Noutra pesquisa, Santos (2009) averiguou que a amostra apresentou variação de 29 a 72 anos de idade, sendo que a maioria era maior de 43 anos.

Tabela 8 – Percentual de estivadores entrevistados por faixa etária

IDADE	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
26 a 30 anos	10,6%
31 a 40 anos	51,5%
41 a 50 anos	34,9%
51 a 60 anos	3,0%
TOTAL	100%

Quanto ao estado civil dos estivadores pesquisados, a grande maioria é casada e/ou vive em regime de união estável, representando um percentual de 72,7%, enquanto que 10,6% são solteiros e 1,5% é viúvo. O restante da amostra preferiu não responder a esse questionamento.

No item escolaridade, 30,3% têm nível fundamental completo e 31,9% incompleto, enquanto que apenas 1,5% têm nível superior completo ou incompleto (1,5%) ou, ainda, ensino técnico completo (3,0%) (Tabela 9). Ressalte-se que os TPAs têm baixa escolaridade, que pode influenciar as percepções ambientais (KITZMANN, 2009) e tal fato “sabidamente se relaciona com a possibilidade de qualificação” (IPAT, 2007, p. 34). Nesse último estudo, apontou-se percentual de 62% de avulsos com ensino médio, 13% tinham concluído a 8ª série (ensino fundamental), 9% completaram a 4ª série (ensino fundamental) e apenas 8% concluíram o ensino superior.

Tabela 9 – Percentual de estivadores entrevistados por nível de escolaridade

NÍVEL DE ESCOLARIDADE	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
Fundamental completo	30,3%
Fundamental incompleto	31,9%
Médio incompleto	10,6%
Médio completo	21,2%
Superior incompleto	1,5%
Superior completo	1,5%
Outro (técnico)	3,0%
TOTAL	100%

Dos sujeitos pesquisados, 30,3% declararam que têm, em média, um filho e 28,8% dois filhos, variando o número de filhos dentro da amostra de zero a até sete. A renda bruta variou de R\$ 2.000,00 a R\$ 8.000,00 mensais. A maior parcela de estivadores (27,3%) declarou renda de R\$ 4.000,00 a R\$ 4.999,00 mensais. Uma minoria (1,5%) tem a renda máxima pesquisada no grupo amostral, i.e., R\$ 8.000,00 mensais (Gráfico 1).

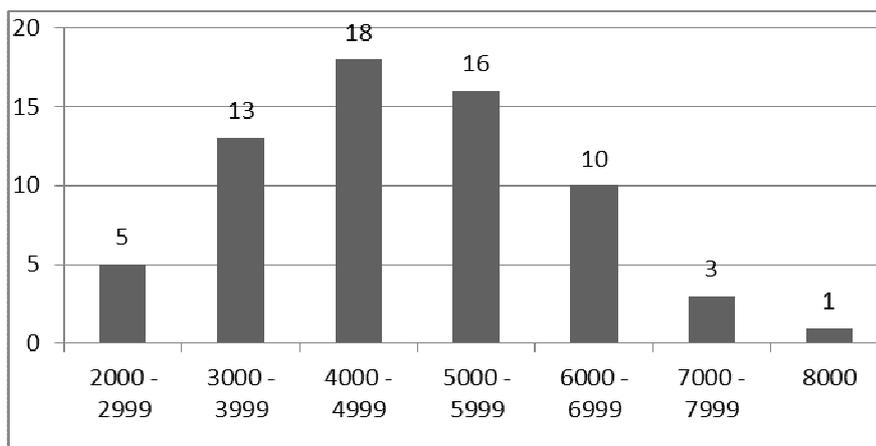


Gráfico 1 – Renda bruta variável de R\$ 2.000,00 a R\$ 8.000,00 mensais por número de estivadores entrevistados.

Depreende-se que a renda bruta média da amostra pesquisada está acima da renda *per capita* anual brasileira, que foi estimada em U\$ 10.814,00 em 2010 (IBGE, 2011), aproximadamente R\$ 17.500,00 anuais⁵³. Num comparativo ao estudo do IPAT (2007), os TPAs do Porto de São Francisco têm remuneração muito superior à maioria dos TPAs do Porto de Santos, que tinham remuneração média de R\$ 1.001,00 a R\$ 3.000,00 mensais, tendo uma pequena parcela da amostra que recebia valor superior a esse último descrito à época da coleta de dados. Há que se afirmar, contudo, que os períodos de coleta dos dados das duas pesquisas são bastante distantes, sendo os rendimentos hoje provavelmente muito mais próximos um do outro. Corrobora as informações acima, o estudo de Vieira (2008, p. 89), quando conclui que

no tocante a remuneração do TPA, é visível que o ganho dessa classe trabalhadora está muito além da maioria de seus

⁵³ Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08 abr. 2011.

similares no mercado de trabalho fora do porto, principalmente se for levado em consideração o nível de escolaridade existente entre eles. Tal fato certamente é o motivador de que essa classe seja tão “fechada” a entrada de novos trabalhadores no sistema.

A partir da análise da renda bruta familiar, percebe-se que há, ainda, contribuição de terceiros que moram com o estivador na composição da renda, seja esposa, companheira, filhos ou enteados. Contudo, a renda bruta continuou oscilando de R\$ 2.000,00 a R\$ 8.000,00 mensais.

Quanto aos hábitos (fumo, bebida alcóolica no local e no horário de trabalho e ingestão de medicamentos de uso contínuo), algumas considerações são importantes, porque terão reflexos na análise dos demais dados. Um percentual de 89,3% declara que nunca fuma na área interna do porto. Apenas 1,5% atesta que sempre fuma no local de trabalho (Tabela 10).

Considerando que o meio ambiente de trabalho portuário opera cargas tóxicas e inflamáveis, este percentual que corresponde a um único estivador e aqueles que raramente (4,6%) ou frequentemente (4,6%) fumam podem causar acidentes do trabalho fatais ou mesmo desenvolver doenças relacionadas ao tabagismo. Apesar das campanhas de prevenção contra o tabagismo (SIPATP, 2010) e legislação que proíbe o fumo no âmbito laboral (Lei nº 9.294/96, Decreto nº 2.018/96, Norma Regulamentadora NR 5), a fiscalização no interior das embarcações é difícil por parte do OGMO ou dos demais órgãos de proteção à saúde, à higiene e à segurança do trabalhador.

Tabela 10 – Percentual de estivadores entrevistados que afirma fumar no local de trabalho

FUMA NO LOCAL DE TRABALHO?	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
Nunca	89,3%
Sempre	1,5%
Raramente	4,6%
Frequentemente	4,6%
TOTAL	100%

Em relação ao consumo de bebida alcoólica no local de trabalho, 93,9% dos estivadores asseveraram que nunca ingerem a substância, enquanto que 6,1% raramente consomem álcool na área do porto organizado (Tabela 11). O maior problema é o controle quanto ao consumo de bebida alcoólica antes do início da jornada de trabalho que, sem dúvida, poderá desencadear sérios riscos à saúde e segurança individual e coletiva do trabalhador. São comuns as reuniões dos estivadores nos estabelecimentos que comercializam bebidas alcóolicas próximos ao porto.

Há, ainda, que se ressaltar que a ingestão de bebida alcoólica após extenuante jornada de trabalho pode causar acidente de trajeto⁵⁴, apesar de não ser tema de investigação da presente pesquisa, e, ainda, sem falar que o alcoolismo é problema de saúde pública, que consome incalculáveis recursos públicos, estimando-se que o número de dependentes em 2011 no mundo seja de 10% a 15% da população⁵⁵.

Tabela 11 – Percentual de estivadores que declararam consumir bebida alcóolica no local de trabalho

BEBE NO LOCAL DE TRABALHO?	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
Nunca	93,9%
Sempre	0,0%
Raramente	6,1%
Frequentemente	0,0%
TOTAL	100%

Quanto à utilização de medicamento de uso contínuo (Gráfico 2), a maioria dos entrevistados alega que nunca usa ou raramente faz uso dessa forma de medicação. Daqueles que fazem uso de medicação, 78,2% não sabe apontar o nome do medicamento, indicando um possível viés de memória, e a totalidade (100%) diz que o medicamento utilizado não tem efeito colateral.

⁵⁴ Disponível em <<http://www.ufrj.br/institutos/it/de/acidentes/etanol/1.htm>>. Acesso em: 19 jun. 2011.

⁵⁵ Disponível em <http://www.portal.saude.gov.br/saude/visualizar_texto.cfm?idtxt=557>. Acesso em: 21 mai. 2011.

Alguns sujeitos pesquisados sustentam que os medicamentos ingeridos são para combater dores de cabeça (cefaléia) e pressão alta (hipertensão). Segundo Falkembach (2010), a cefaléia é a maior causa de afastamento dos trabalhadores portuários avulsos do trabalho.

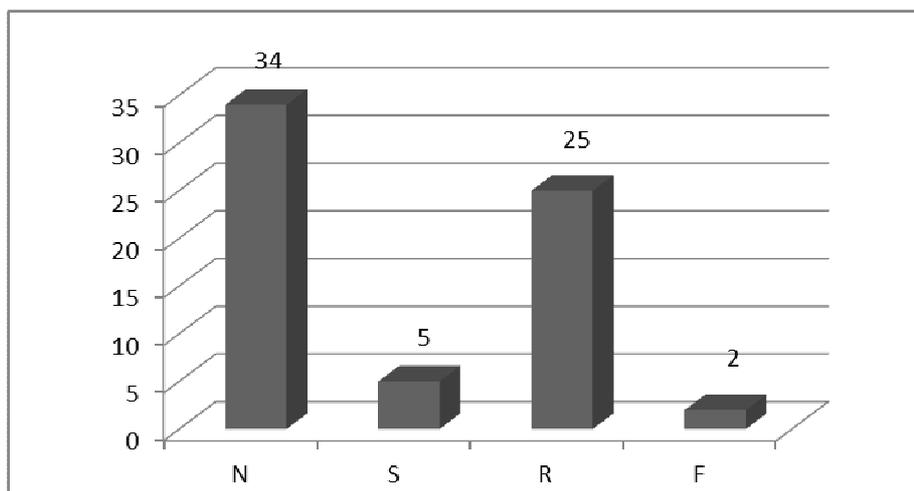


Gráfico 2 – Número de estivadores entrevistados que declara consumir medicamento de uso contínuo, sendo N (nunca), S (sempre), R (raramente), F (frequentemente).

A exposição continuada aos aerodispersóides pode ser apontada como uma das causas de mal estar relacionado ao meio ambiente do trabalho. Essas partículas sólidas ou líquidas dispersas no ar podem ser inaladas pelos trabalhadores, causando, por exemplo, a cefaléia. Os aerodispersóides são oriundos da queima incompleta de combustível dos veículos que transitam nos pátios do porto, que, na sua maioria, têm o escapamento próximo do chão direcionando a fumaça preta à área de circulação dos TPAs, que ainda sofrem com a exposição da poeira asfáltica dos pátios (SANTOS, 2009). Outros exemplos de aerodispersóides são poeiras, fumos, névoas e neblinas. A concentração, o tempo de exposição, as características do contaminante e a suscetibilidade pessoal contribuem para o desencadeamento das doenças ocupacionais.

A metade da amostra pesquisada (50%) relata que é praticante de atividades físicas, tais como futebol, ciclismo e caminhadas. Esse percentual está bem acima do de brasileiros que praticam esportes ou realizam atividades

de movimentação do corpo, que é de 16,4% da população em 2008⁵⁶. A outra metade (50%) não faz atividade física, sendo o sedentarismo a causa de algumas doenças ocupacionais, tendo em vista a redução da qualidade de vida. Nenhum estivador relata a existência de programa de ginástica laboral na área do porto organizado durante a jornada de trabalho, o que poderia contribuir para a redução de acidentes laborais e no desencadeamento de doenças ocupacionais⁵⁷. A realização de um programa de exercícios laborais é restrita tão somente a SIPATP, que ocorre anualmente. Em 2010, de 8 a 12 de novembro foram ministradas “oficinas de massagem, alongamento, técnica para respiração correta e posturas ergonômicas no trabalho”⁵⁸. Outro programa adotado no porto é o “Programa Transforma”, baseado na biopsicologia, contudo vem sendo desenvolvido apenas junto aos servidores públicos do porto, não se estendendo aos TPAs (APSFs, 2011).

De acordo com informe conjunto da Organização Mundial de Saúde e do Fórum Econômico Mundial (2008, p. 33):

o local de trabalho é reconhecido internacionalmente como um contexto adequado para a promoção de saúde. Abordar dieta alimentar e atividade física, neste contexto, pode servir para melhorar a saúde dos trabalhadores e contribuir para a imagem positiva e humanitária da empresa. Outros benefícios que podem ocorrer incluem o aumento da motivação e a produtividade do pessoal e a redução da rotatividade de pessoal, absenteísmo e licenças médicas. Eles também podem conseguir redução nos custos dos planos de saúde e indenizações por acidente e invalidez. O local de trabalho está em um contexto favorável, não só devido à grande proporção de tempo gasto no trabalho pela maioria da população, mas porque possibilita usar a pressão dos colegas para incentivar os funcionários a realizar as mudanças desejáveis em seus hábitos relacionados à saúde (tradução nossa).

A maioria dos estivadores (97%) faz exames periódicos de saúde, sendo que 3% abstiveram-se de responder a esse questionamento, sem maiores explicações. Contudo, grande parcela deles (89,1%) não sabe informar quais

⁵⁶ Disponível em <http://www.portal.saude.gov.br/portal/saude/Gestor/visualizar_texto.cfm?idtxt=31179>. Acesso em: 21 mai. 2011.

⁵⁷ Disponível em <<http://www.who.int/dietphysicalactivity/workplace-report-spanish.pdf>>. Acesso em: 21 mai. 2011.

⁵⁸ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/>>. Acesso em: 02 fev. 2011.

são os exames periodicamente realizados, sendo a provável causa a falta de esclarecimentos através de campanhas pelo OGMO e pelo próprio porto. Destaque-se que o sindicato também não deve se abster de informar os benefícios que seus filiados têm em relação ao tomador de serviço, já que pagam contribuições periódicas, tais como a sindical, a confederativa e a assistencial. Na verdade, observou-se grande apatia por parte dos trabalhadores e falta de comprometimento dos órgãos responsáveis pela organização da mão de obra na conscientização dos sujeitos pesquisados. Aqueles que sabem quais são os exames periodicamente feitos, indicam com maior prevalência os seguintes: audiometria, visão e hemograma.

Considerando a condição de saúde dos estivadores, 54,5% sustentam ser boa; 34,8% ótima; e 10,6% razoável o seu estado de saúde. Já em relação ao estado mental / emocional, 47% atestam ser bom; 37,9% ótimo; 12,1% razoável; e 3% ruim. Sabe-se que não somente o estado de saúde física é importante no meio ambiente do trabalho. Ele deve ser somado à saúde mental e emocional para compor o conceito de qualidade de vida no trabalho – equilíbrio laboral, que aliado à qualidade de vida na família e na sociedade traz a plena satisfação pessoal. Oliveira *et al.* (2009, p. 30) destacam que

todos necessitam de algumas coisas para sobreviver e sentirem-se satisfeitos com suas vidas. Por isso, são desenvolvidas maneiras de satisfazer tais necessidades, e há um esforço para manter um equilíbrio entre elas e as fontes que as satisfazem. O comportamento, as atitudes e as reações de um indivíduo no grupo de trabalho são influenciados pelos motivos que o levam a trabalhar ou ter gosto pelo trabalho.

Na pesquisa, constatou-se que 7,6% dos estivadores não gostam da profissão, 1,5% absteve-se de responder à pergunta, mas a maioria 90,9% está comprometida com a estiva, confirmando a unidade solidária, que é característica do trabalho portuário, conhecida como terno (MANUAL DE TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO, 2001). Contudo, segundo estudo anterior de Diéguez (2010), a transposição do trabalho portuário da fase artesanal para a containerização está reduzindo o terno. Aqueles estivadores que dizem não gostar da profissão podem comprometer não somente a sua

saúde física, mental/emocional, mas principalmente a coletiva, porque certamente não estarão comprometidos com a garantia do cumprimento das normas de saúde, higiene e segurança no meio ambiente do trabalho.

Quanto ao tempo de trabalho como estivador, constatou-se que a maior parcela dos trabalhadores está exercendo as suas funções entre 6 e 10 anos. Acrescenta-se, ainda, a tendência decrescente no número de estivadores que trabalham nas faixas de 11 a 15 anos e de 16 a 20 anos de profissão. O tempo de serviço apresenta heterogeneidade na categoria pesquisada, o que corrobora o estudo de Kitzmann (2009). Em pesquisa feita pelo IPAT (2007, p. 33), a média apontada é bem diferente da verificada na pesquisa, já que no Porto de Santos (SP) “o avulso está, em média, há aproximadamente 20 anos ligado ao porto”, quando em São Francisco do Sul o limite máximo de tempo de trabalho encontrado foi de 20 anos.

É importante ressaltar que o Porto de São Francisco do Sul não implantou o princípio da multifuncionalidade do trabalho, previsto expressamente no artigo 57 da Lei dos Portos. Tal preceito prevê que todos os portos deveriam, num prazo de cinco anos a contar da publicação da legislação, instituir o referido princípio, “visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade”.

Tabela 12 – Percentual de estivadores entrevistados por tempo na profissão

TEMPO NA PROFISSÃO	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
Até 5 anos	3,0%
De 6 a 10 anos	34,9%
De 11 a 15 nos	30,3%
De 16 a 20 anos	27,3%
De 21 ou mais	3,0%
Não respondeu	1,5%
TOTAL	100%

O percentual de 43,9% dos trabalhadores diz que a função de estivador é prejudicial à saúde, enquanto que 56,1% atestam que não há prejuízo. Daqueles que afirmam haver algum tipo de prejuízo, as características do meio ambiente do trabalho são apontadas como desencadeadoras dos potenciais riscos à saúde. Citam, como exemplo, a exposição às intempéries (temperatura – calor e frio, chuvas, ventos, umidade) e a constante exposição a cargas perigosas como fatores que contribuem para a saúde se deteriorar com o tempo. Em diversos estudos, essas características ambientais também foram anteriormente apontadas como prejudiciais à saúde dos TPAs (SANTOS, 2009; VIANNA, 2010; SCHINESTOCK, 2009 e COLACIOPPO, 1974), mostrando aparente contradição com os resultados da pesquisa (Gráfico 3).

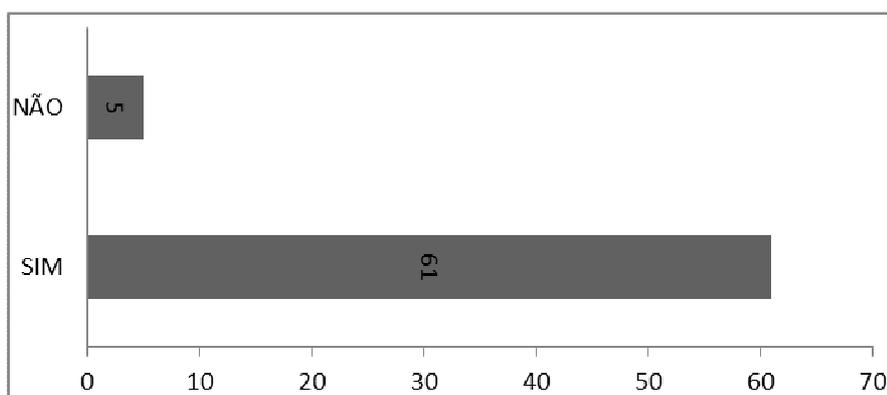


Gráfico 3 - Quantidade de indivíduos que consideram o Porto de São Francisco do Sul um local de trabalho perigoso para a saúde e segurança do trabalhador

Em relação às cargas perigosas, o Porto de São Francisco do Sul pode recebê-las e armazená-las, com exceção daquelas que contenham material explosivo, substâncias infectantes e materiais radioativos, que sendo exportadas deverão ir diretamente do caminhão para bordo do navio e sendo importadas, deverão ir do navio diretamente para o caminhão, não sendo permitido o armazenamento (depósito no pátio do porto). O acompanhamento do embarque e desembarque de explosivos é feito por representante das Forças Armadas. De substâncias infectantes, exige-se a presença de representante da ANVISA e de materiais radioativos, um representante da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN)⁵⁹.

⁵⁹ Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=cargasperigosas&sub=principal>>. Acesso em: 19 jun. 2011.

Ainda foram mencionados como fatores negativos à saúde do trabalhador: escalação eletrônica de trabalho, *stress*, esforço físico contínuo no exercício da profissão. Esse último exemplo demonstra que, mesmo com a consolidação da fase de containerização no Brasil, e em especial no Porto de São Francisco do Sul, a força da mão de obra masculina ainda é necessária no ambiente portuário apesar da crescente substituição do homem pelas máquinas (GOLDBERG, 2009). Na pesquisa, praticamente a totalidade dos entrevistados (92,4%) afirma se esforçar sobremaneira nas atividades portuárias corriqueiras.

O avanço da movimentação portuária anteriormente demonstrada contribui para o desencadeamento de doenças ocupacionais e acidentes do trabalho, já que os TPAs estão mais constantemente expostos aos agentes nocivos à saúde e segurança do trabalho.

Os estivadores do Porto de São Francisco do Sul trabalham em regime de escala de 6 ou 8 horas de trabalho, com período de descanso *intra jornada* mínimo de 11 horas, fixado por lei (Tabela 13).

Tabela 13 – Percentual de entrevistados por horas trabalhadas por jornada diária

HORAS DE TRABALHO DIÁRIO	PERCENTUAL DE INDIVÍDUOS
6	47,0%
7	1,5%
8	33,3%
10	4,5%
12	4,5%
18	1,5%
Não respondeu	7,7%
TOTAL	100%

O limite legal são 8 horas diárias e 44 semanais. Tudo o que extrapola esse limite pode causar sérios reflexos à saúde individual e coletiva dos estivadores, ainda que remunerada as horas excedentes como extras (VERA *et al.*, 2009). Na pesquisa, há registros de que a jornada extrapola o limite legal,

desrespeitando-se assim as oito horas máximas de labor diário, podendo causar danos à saúde do trabalhador. As jornadas de trabalho longas e extenuantes são as maiores causas de acidentes de trabalho e de doenças no ambiente de trabalho. Causam, ainda, com o tempo, o desgosto pelo trabalho e o absenteísmo (SANTANA *et al.*, 2006).

No Porto de São Francisco do Sul, esse intervalo *intra jornada*, entre uma escalação e outra, extrapola o limite mínimo de 11 horas, segundo informações de 53% dos estivadores. Os 47% restantes afirmam que não há desrespeito à lei. E, ainda, daqueles que confirmaram o desrespeito à regra, 17,1% colocam que essa escalação não se deu em caráter excepcional. Portanto, a saúde do trabalhador está em risco pela continuidade do ato ilegal. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso, a partir do fim do *closed shop*, passou a ser responsabilidade do OGMO, com fundamento no artigo 18 da Lei dos Portos, e incumbe a ele essa escalação e respeito às leis trabalhistas (DIÉGUEZ, 2010). Conclui-se que existe limite legal de jornada, contudo na prática o trabalhador é forçado a cumprir seu labor além deste limite.

Esses problemas se repetem em outros portos brasileiros. Vieira (2008, p. 86), na pesquisa realizada junto ao Porto de São Sebastião (SP), concluiu que o segmento do trabalho portuário é fechado às pessoas que não estão nele inseridas, ou seja, os registrados ou cadastrados no OGMO. Relata que alguns órgãos gestores de mão de obra

apagam-se no fato de que há pouco trabalho durante o mês, portanto, se acham no direito de dobrarem e até triplicarem o período de trabalho, tendo em vista que “no pico” de trabalho não há obreiros suficientes, fazendo com que tal prática de dobra e tréplicas (quando não quádruplas) enseje autuação por parte do Ministério do Trabalho e Emprego como também do Ministério Público do Trabalho ao OGMO, pois o agente escalador é o OGMO e, nesse caso, está havendo inobservância do descanso intervalar legal de 11 horas.

Os primeiros questionamentos do terceiro e último bloco de perguntas feitas aos estivadores intentaram levantar informações quanto às doenças

ocupacionais e acidentes do trabalho no meio ambiente portuário. A maior parte dos estivadores (94%) não se afastou do trabalho por doença ocupacional nos seis meses anteriores à coleta dos dados. Apenas 6% registrou esta causa de afastamento. Já em relação aos acidentes de trabalho, 6,1% foram vitimados causando o afastamento do trabalho por mais de quinze dias consecutivos nos últimos seis meses e os demais não sofreram acidentes de trabalho. Contudo, é possível que tenham sofrido lesão corporal ou perturbação funcional, mas simplesmente não foi considerada incapacitante para o labor. Acidente de trabalho, segundo o artigo 19 do PBPS:

É o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Daqueles que declararam ter sofrido acidente de trabalho, três foram afastados apenas uma vez, enquanto que um deles foi afastado duas vezes. Sabe-se que os riscos ao trabalhador no meio ambiente do trabalho portuário são grandes e a queda é citada como uma das principais causas de afastamento por acidente de trabalho. Entretanto, constatou-se que a maioria prefere não informar qual foi o tipo de acidente de trabalho sofrido (acidente-tipo, acidente de trajeto etc.). Como possíveis causas desta abstenção, verificou-se o temor de privatização das atividades portuárias em São Francisco do Sul a partir do término da concessão estatal à APSFS em 2011 e o risco de desemprego. Também, pela cobrança excessiva entre colegas de trabalho no que tange à masculinidade do trabalho da estiva, muitos se sentem intimidados em revelar serem vítimas de acidentes do trabalho, indicando possíveis vieses nas respostas, o que corrobora estudos anteriores (DIÉGUEZ, 2009; GOLDBERG, 2009).

Todos os trabalhadores acidentados receberam benefício acidentário para tratamento médico e/ou recuperação da capacidade laborativa. Neste período, foram encaminhados ao INSS para perícia médica e a metade

recebeu o benefício auxílio-acidente. A outra parcela recebeu o benefício auxílio-doença acidentário.

O auxílio-acidente é o benefício acidentário que é pago ao segurado da Previdência Social em razão da consolidação de uma seqüela, que importe na perda e/ou redução da capacidade laborativa (art. 104 do RPS). É sempre precedido do auxílio-doença. Portanto, na pesquisa realizada pode-se dizer que todos os acidentados passaram obrigatoriamente pelo auxílio-doença acidentário. A partir da consolidação da seqüela constatada pela perícia médica do INSS é que o segurado passou a receber o benefício juntamente com a sua remuneração, já que é benefício de caráter indenizatório.

Nenhum acidentado pesquisado recebeu o benefício aposentadoria por invalidez acidentária (art. 43 a 50 do RPS), que é caracterizado pela incapacidade total e permanente, porém não definitiva o que era previsível, pois foram excluídos no início da pesquisa. No caso desse benefício, se recuperar a capacidade laboral ou retornar voluntariamente ao trabalho, será automaticamente cancelado, após perícia médica (art. 48 do RPS).

Em estudo realizado pelo IPAT (2007) no Porto de Santos, fez-se levantamento acerca das causas de afastamento dos TPAs do local de trabalho, sejam por doenças ou acidentes de trabalho e a pesquisa apontou que 96,3% não sofreu nenhum acidente de trabalho nos últimos 12 meses que antecederam a coleta de dados, enquanto que 56,36% não se afastaram por doença ocupacional. O que desperta a atenção é o elevado índice de afastamento por doença (43,64%) se comparado ao índice apontado na presente pesquisa (6%), diferindo apenas o período de ocorrências.

Sobre o uso dos equipamentos de proteção individual e/ou coletiva na data do acidente, todos os que sofreram algum tipo de acidente afirmam que receberam e usavam os equipamentos. Os demais avulsos não foram inquiridos sobre o uso de EPI e/ou EPC porque simplesmente não sofreram acidentes que geraram afastamento. Os equipamentos obrigatórios à categoria da estiva são o capacete amarelo, jugular, protetor auricular tipo concha, luvas

(vaqueta), calçado de segurança, colete refletivo e capa de chuva. Todos esses equipamentos são fornecidos pelo OGMO e há um controle de entrega aos trabalhadores a fim de evitar desperdícios, bem como substituição por novo material na hipótese de extravio, danificação ou desgaste natural. Alguns equipamentos são diferenciados conforme a categoria. O capacete é um dos exemplos dessa diferenciação. Aos estivadores são fornecidos capacetes amarelos. Aos arrumadores, os capacetes na cor laranja. Aos conferentes, na cor cinza. Aos consertadores, na cor azul e aos vigias, na cor verde. Isso facilita a identificação visual da categoria a longa distância e a agilidade na prestação do serviço no caso de acidente de trabalho.

O uso da jugular e do protetor auricular tipo concha é obrigatório a todas as categorias e o material é idêntico. O primeiro visa manter o capacete fixo na cabeça, evitando a queda quando o trabalhador estiver em movimento. No conjunto, o capacete e a jugular protegem a cabeça do trabalhador do risco de queda de algum material do alto dos navios, já que muitos deles trabalham nos porões. O protetor auricular tipo concha, por sua vez, procura amenizar os riscos de perda gradual de audição causada pelo intenso barulho na área do porto organizado.

As luvas (pigmentada/vaqueta) são diferenciadas apenas para as categorias dos conferentes e consertadores, servindo como proteção às mãos já que trabalham com material que podem causar ferimentos graves, como as bobinas de aço. O calçado de segurança, o colete refletivo e a capa de chuva são comuns a todas as categorias. O calçado possibilita maior segurança nas escadas de acesso às embarcações e nos acessos aos porões. A capa de chuva protege o trabalhador das intempéries (chuva, neblina, poeira etc.). Portanto, a maior diferenciação entre os trabalhadores portuários é a cor do capacete.

Quanto às instruções acerca do uso do equipamento de proteção individual e/ou coletiva, 50% dos estivadores asseguram que sempre as receberam; 43,9% frequentemente; 4,5% raramente; e 1,5% nunca receberam nenhuma instrução de uso. Essas instruções são repassadas geralmente nas

semanas internas de prevenção aos acidentes do trabalho portuário. Na VII SIPATP o pesquisador pôde verificar *in loco* o repasse das informações àqueles que se fizeram presentes. Ainda, em visita realizada ao porto no início da pesquisa, o pesquisador pôde visualizar alguns TPAs não utilizando o capacete de segurança, portando-o em baixo de um dos braços, configurando-se a ilegalidade quanto ao uso do EPI. Tal atitude demonstra falta de cuidado com a própria segurança no trabalho e também falta de fiscalização do OGMO no local de trabalho. Não bastam, portanto, campanhas de conscientização. É necessária uma fiscalização rigorosa e contínua no local de trabalho pelo OGMO e demais órgãos responsáveis.

Em recente julgado, o OGMO/Itajaí e o operador portuário foram condenados solidariamente pelos danos causados a um TPA decorrentes de acidente de trabalho, conforme ementa abaixo transcrita:

RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. ACIDENTE DE TRABALHO. OGMO E OPERADOR PORTUÁRIO. Os arts 2º, § 4º, e 9º, da Lei nº 9.719/98, estabelecem que o operador portuário e o Órgão Gestor da Mão de Obra – OGMO - são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos encargos trabalhistas, devendo zelar pela segurança na execução das tarefas dos trabalhadores em seus postos de trabalho. Assim, por ser a indenização pleiteada pelo autor decorrente de acidente de trabalho, e por tratar-se de crédito originário de relação de trabalho, importa responsabilidade de ambos os réus. (5ª Câmara do TRT, Processo nº 04020-2008-047-12-00-3, Rel. Des. Lília Leonor Abreu, TRTSC/DOE em 29/06/2010).

No mesmo sentido, citam-se as decisões pela condenação solidária do OGMO com o tomador do serviço, tais como, as decisões da 3ª Turma do TRT nos Processos nº 05400-2005-004-12-00-4, TRTSC/DOE em 31/01/2007 e nº 05395-2005-004-12-00-0, TRTSC/DOE em 30/01/2007, ambos de relatoria do Des. Gilmar Cavalheri. Em outra decisão do TRT da 12ª Região que condenou solidariamente o OGMO do Porto de São Francisco do Sul, o relator destacou:

Ainda que a responsabilidade do réu seja compartilhada com os operadores portuários, isso não quer torna o OGMO parte sem legitimidade para responder pela demanda, uma vez que a solidariedade entre eles decorre de expressa norma legal,

cabendo ao trabalhador decidir sobre qual dos devedores irá cobrar o cumprimento da dívida comum, nos termos do artigo 275 do Código Civil Brasileiro. Em razão disso, não há que se falar em ilegitimidade passiva *ad causam* do recorrente, motivo que impõe a manutenção do julgado. Rejeito a preliminar (1ª Turma do TRT, Processo nº 01013-2004-030-12-00-4, Rel. Des. Viviane Colucci, TRTSC/DOE em 15/02/2007).

Noutra decisão, não houve responsabilização solidária do OGMO com o operador portuário. Porém, uma empresa foi condenada a pagar a um TPA danos morais no valor de R\$ 10.000,00 e materiais no valor de R\$ 20.000,00, além das cominações legais, considerando-se o acidente de trabalho sofrido pelo TPA em 13 de dezembro de 2005 (3ª Câmara do TRT, Processo nº 00180-2009-043-12-00-9, Rel. Des. Lourdes Dreyer, TRTSC/DOE em 03/09/2010).

Em estudo realizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego e pela Secretaria de Inspeção do Trabalho, foram apontadas as principais infrações encontradas nos portos brasileiros, a saber: a) realização de trabalho portuário avulso com trabalhador não registrado ou cadastrado no OGMO e sem qualificação; b) desigualdade na escalação em rodízio; c) realização de serviços portuários com TPA sem requisição da mão-de-obra ao OGMO; d) o OGMO não ter disponível para fiscalização as listas de escalação diária dos TPA, por tomadores de mão-de-obra e por navio; e) os tomadores de mão-de-obra não fazerem a verificação da presença, no local de trabalho, dos trabalhadores constantes das listas de escalação diária de cada navio; f) realização de trabalho portuário com trabalhador temporário; g) inobservância do intervalo de onze horas entre jornadas; h) simultaneidade na prestação de serviços; i) remuneração de trabalhador sem que o mesmo tenha estado em efetivo serviço; j) inclusão em folha de pagamento de “trabalhadores fantasmas”; k) inclusão em folhas de pagamento de trabalhadores não inscritos no OGMO; l) operadores portuários depositando ou entregando aos sindicatos os valores correspondentes aos salários, férias, 13º dos trabalhadores; m) o desequilíbrio no rodízio; dentre outras (MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO, 2001).

Após quase uma década, nova vitória foi feita pela Procuradoria Geral do Trabalho ligada ao Ministério Público do Trabalho, concluindo que no Porto de São Francisco do Sul, “além da jornada excessiva e problemas de meio ambiente, a equipe encontrou trabalhadores sem equipamentos de proteção. A escalação também era feita de forma irregular e sofria interferência do sindicato local”⁶⁰. Conclui-se que os problemas relacionados ao meio ambiente, em especial o do trabalho, se perpetuam em prol do desenvolvimento acelerado experimentado pelo país.

Essas irregularidades podem comprometer a saúde e segurança do trabalhador, porque se o TPA tem dobra, tréplica ou quádrupla jornada laboral, “certamente seus reflexos ficam comprometidos, podendo haver um aumento considerável de probabilidade de um acidente até mesmo fatal, haja vista manipular-se cargas com peso e tamanho bastante avantajados (...)” (VIEIRA, 2008, p. 86).

Complementa, ainda, que

tais dobras, etc., acabam, em muitos casos, por comprometer a própria produtividade do trabalho, pois não é raro o Operador Portuário enviar, todos os meses, expediente ao OGMO reclamando a ausência de TPAs para o trabalho. Isso se intensifica quando o TPA, por já estar em mais de uma jornada de trabalho, fica esgotado fisicamente e não vai à chamada do próximo período (VIEIRA, 2008, p. 87).

Sobre os PBAs implantados no Porto de São Francisco do Sul, que objetivam “conhecer os efeitos das atividades portuárias no meio ambiente e implantar ações de controle para evitar possíveis impactos ambientais decorrentes de sua operação”⁶¹ 57,6% dos pesquisados não os conhecem, enquanto que 42,4% têm conhecimento sobre tais programas (Gráfico 4). Porém, constatou-se que o conhecimento é bastante superficial, sendo que 28,6% não soube informar quais os programas implantados no Porto ou, então, citou apenas um ou dois exemplos (64,3%). Esses programas são definidos

⁶⁰ Disponível em <http://www.prt12.mpt.gov.br/enfoque11/atua_portos.htm>. Acesso em: 05 mar. 2011.

⁶¹ Disponível em <<http://www.apfsf.sc.gov.br/>>. Acesso em: 31 mar. 2011.

pela APSFS e estão, atualmente, sob a responsabilidade do Engenheiro Ambiental, Sr. Tomás Baptista (APSFS, 2011).

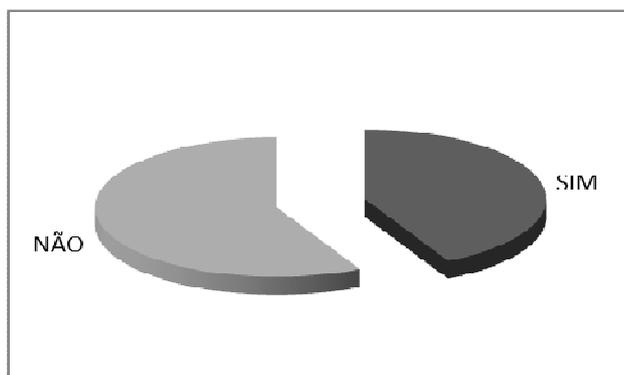


Gráfico 4 – Percentual dos sujeitos pesquisados que têm conhecimento acerca dos Programas Básicos Ambientais do Porto de São Francisco do Sul

Os PBAs em São Francisco do Sul são apresentados no Quadro 1:

Monitoramento da Qualidade da Água e Biota Aquática
Tem como objetivo verificar a qualidade da água e dos organismos marinhos na Baía Babitonga e região, de forma a identificar alterações decorrentes da atividade portuária.
Monitoramento da Qualidade do Sedimento
Tem como objetivo diagnosticar a qualidade dos sedimentos na área de influência do porto, a fim de estabelecer parâmetros ambientais de monitoramento frente a contaminantes que venham comprometer o ecossistema marinho local.
Monitoramento dos Bioindicadores
Tem como objetivo caracterizar quaisquer alterações quanto à degrabilidade do ambiente marinho na área de influência do porto, através dos bioindicadores, que são espécies, grupos de espécies ou comunidades biológicas cuja presença, abundância e condições são indicativos biológicos de uma determinada condição ambiental.
Monitoramento da Qualidade do Ar
Tem como objetivo monitorar as operações portuárias, a fim de estabelecer parâmetros ambientais de qualidade do ar frente a poluentes que venham a comprometer os trabalhadores e o meio ambiente.
Gerenciamento de Resíduos Sólidos
O Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, aprovado pela ANVISA, tem como objetivo a segregação e a correta destinação final dos resíduos, priorizando a reciclagem.
Gerenciamento de Efluentes Líquidos
Tem como objetivo verificar se o lançamento dos efluentes da área portuária está afetando as características físico-químicas da Baía Babitonga.
Educação Ambiental e Comunicação Social
Tem como objetivo divulgar os programas ambientais à população e orientar os trabalhadores portuários quanto aos cuidados em relação ao meio ambiente.

Quadro 1 – Programas Básicos Ambientais desenvolvidos no Porto de São Francisco do Sul. Fonte: APSFS, 2011.

Foram citados com maior frequência pelos pesquisados os programas de gerenciamento de resíduos sólidos e de monitoramento da qualidade da água. Destacaram que tais programas ajudam na melhoria do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho. Porém, ressalta-se que daqueles que conhecem os PBAs, 46,9% preferiu não opinar sobre eles, podendo ser um indício de conhecimento superficial dos programas.

Os PBAs estão diretamente ligados ao equilíbrio do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho. Por isso, o treinamento sobre saúde e segurança no trabalho é de fundamental importância para a manutenção da estabilidade das relações socioambientais. O OGMO é o responsável por este treinamento, que deve ser constante. Na pesquisa, 98% da amostra afirmaram ter recebido o treinamento sobre saúde e segurança no trabalho, sendo que deste percentual, 95% receberam treinamento do OGMO, 3% de outros órgãos (sindicato, etc.) e 2% se abstiveram de responder.

Há relação direta dos PBAs com o meio ambiente do trabalho portuário. O constante monitoramento da qualidade do ar possibilita a redução da exposição dos TPAs aos aerodispersóides, que causam doenças ocupacionais, por exemplo. O gerenciamento de resíduos sólidos cria a cultura da separação do lixo orgânico do reciclável, conectando-se à educação ambiental e cidadania não somente no âmbito interno do porto, mas no dia a dia dos TPAs. Dessa forma, a cultura da reciclagem difunde-se por toda a sociedade.

Segundo Schinestsck (2009, p. 210),

(...) a responsabilidade pela construção de um meio ambiente equilibrado é de todos e exige a conjugação de esforços entre a sociedade civil e os diversos órgãos públicos no sentido de elaborarem, com um olhar multidisciplinar, políticas acompanhamento e fiscalização do desenvolvimento que possam de forma antecipada e sistêmica responder às demandas existentes no sentido da poluição ambiental. A prestação de uma assistência e resposta célere dos órgãos públicos a todos os atingidos pode ser capaz de proteger de fato o meio ambiente, a saúde e a vida dos trabalhadores.

Outro programa que se relaciona ao meio ambiente portuário é o de gerenciamento de efluentes líquidos. Há que se recordar que o simples lançamento de efluentes na Baía da Babitonga, sem tratamento, afeta não somente a vida humana, mas principalmente todo o ecossistema marinho da região. Diante disso, reafirma-se a importância da fiscalização dos órgãos ambientais, dos sujeitos inseridos no âmbito portuário e de toda a sociedade na manutenção dos programas a fim de se manter a sustentabilidade do entorno.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A geração de riquezas num país de dimensões continentais com extenso litoral e potencial hídrico como o Brasil passa obrigatoriamente pela atividade portuária. Historicamente, o trabalho nos portos foi marcado pelo uso da mão-de-obra escrava até mesmo após a Abolição da escravatura (1888). Tal fato estigmatizou esse trabalho como sendo exclusivamente masculino, rude, sujo e desqualificado.

As mudanças nos portos a partir de meados do século XIX e, em especial, aquelas promovidas no século XX, propiciaram modernização e competitividade com a redução do tempo e do custo nas operações. Em contrapartida, os portos ainda tinham mão-de-obra desqualificada e com baixa instrução, sem falar na estrutura deficiente, arcaica e burocratizada. O trabalho artesanal foi, gradativamente, substituído pelas máquinas (containerização).

Nesse interim, as atenções voltaram-se à constitucionalização das relações laborais, proporcionando um meio ambiente do trabalho que garantisse o direito à saúde e bem-estar dos TPAs e a observância às normas de higiene, segurança e medicina do trabalho. Na visão holística, o ser humano é visto como o ser que integra o meio em que o trabalho é exercido, não excluindo os ganhos com o aumento na produtividade.

Na pesquisa, constatou-se, contudo, que o meio ambiente no Porto de São Francisco do Sul está em desequilíbrio, posto que os TPAs são constantemente expostos à radiação, à chuva, à neblina e à variação de temperaturas, aos aerodispersóides, além da emissão de monóxido de carbono dos veículos nos pátios.

Ademais, a jornada de trabalho máxima dos TPAs é, em algumas situações, desrespeitada e o repouso mínimo entre uma e outra jornada não é respeitado. Essas são possíveis causas do desenvolvimento de doenças

ocupacionais, que geram afastamento e conseqüente prejuízo a todos os sujeitos envolvidos na relação laboral.

Em pesquisas semelhantes, bem como nessa, constataram-se as seguintes reclamações dos estivadores: cefaléia; patologia da coluna, alterações posturais, obesidade, dentre outras doenças ocupacionais (relacionadas à carga excessiva, pouca alternância de tarefas, flexão frequente de tronco, movimentos incorretos, esforços feito a frio e com rotação de coluna e posições estáticas prolongadas). Esclareça-se que todas essas reclamações devem-se a uma conjugação de fatores.

Alguns dados, contudo, são subestimados, porque se notou o temor dos estivadores quanto à privatização do Porto de São Francisco do Sul e possível desemprego com o fim da concessão de exploração à APSFS em 2011. À época da coleta dos dados, percebeu-se esse receio, principalmente em responder questões relacionadas ao consumo de bebida alcóolica, fumo, ingestão de medicação de uso contínuo e afastamentos em razão de doenças ocupacionais e acidentes de trabalho.

Dos objetivos propostos na pesquisa, constatou-se nas respostas que o OGMO-SFS fornece os EPI's exigidos pela legislação, mas na prática a fiscalização é deficiente e, *in loco*, o pesquisador percebeu alguns estivadores não utilizando o capacete, por exemplo. O ritmo frenético da atividade portuária contribui para o desleixo na fiscalização que é de responsabilidade do OGMO. Assim, põe-se em risco a segurança do trabalhador.

Outra constatação de relevância é o não fornecimento de protetor solar aos estivadores que estão expostos diretamente à radiação. A medida parece bastante simples, de baixo custo e de eficiência já reconhecida pela medicina, reduzindo-se os riscos de câncer de pele. O mesmo se pode dizer do fornecimento de máscaras a fim de proteger o TPA da exposição constante dos aerodispersóides e da emissão de monóxido de carbono dos veículos em trânsito nos pátios.

Quanto aos objetivos específicos que pretendiam levantar informações de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, averiguou-se possível vies nas respostas. O temor de noticiar ao OGM esses agravos e ser afastado das funções ou não mais ser escalado, além das “brincadeiras” que os estivadores fazem em relação àqueles doentes e/ou acidentados são causas de subnotificação.

Dos Programas Básicos Ambientais implantados no Porto de São Francisco do Sul, poucos estivadores os conhecem e daqueles que sabem da existência dos PBA's, uma minoria tem informações aprofundadas sobre o funcionamento. Demonstrou-se mais uma vez que a baixa escolaridade e o restrito acesso às informações contribuem para um ambiente socialmente desequilibrado e desumanizado. É urgente o debate “para que se atinja uma sociedade ambientalmente equilibrada – que seja travada a discussão em torno do conceito de sustentabilidade social” (SCHINESTOCK, 2009, p. 207).

Como benefícios, a pesquisa intenta auxiliar na redução dos riscos à saúde e à segurança do trabalho dos estivadores, bem como incentivar o debate acerca do uso dos EPI's e EPC's no ambiente de trabalho. Conseqüentemente, os trabalhadores terão ambiente em condições dignas e decentes, humanizando-se o labor com uma maior conscientização e informação acerca de direitos e deveres.

Outra possível contribuição da pesquisa é, a partir dessa maior conscientização e informação, reacender, ainda mais, o orgulho de ser portuário avulso, em especial estivador, como “realmente o principal elemento da cultura do trabalho” (DIÉGUEZ, 2010, p. 111). Tal característica ficou comprovada a partir das respostas ao questionário aplicado nessa pesquisa.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Dina da Luz Monteiro e. *Segurança e saúde no trabalho: qualidade de vida dos estivadores do Porto do Rio de Janeiro*. v.1. 2005. Dissertação (Mestrado Profissional em Sistemas Integrados de Gestão) Universidade Federal Fluminense. Niterói.

BARROS, Alice Monteiro de. *Curso de direito do trabalho*. 6.ed. rev e ampl. São Paulo: LTr, 2010.

BERGER, Áureo; BERGER, Flávio Roberto. *Portos e terminais marítimos do Brasil*. 2.ed. Joinville: Bela Catarina, 2009.

BOTELHO, Martinho Martins. *Coletânea de legislação brasileira de direito marítimo e portuário*. São Paulo: Lex Editora, 2007.

BRAGANÇA, Kerlly Huback. *Direito previdenciário*. 6.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Convenção nº 137 e Recomendação nº 145 sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Cargas nos Portos*. Disponível em <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Convenção nº 145 sobre a Continuidade de Emprego da Gente do Mar*. Disponível em <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Convenção nº 148 sobre Proteção dos Trabalhadores Contra os Riscos Profissionais Devidos à Contaminação do Ar, ao Ruído e às Vibrações no Local de Trabalho*. Disponível em <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Convenção nº 152 sobre Segurança e Higiene nos Trabalhos Portuários*. Disponível em <<http://www.mre.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 64.387, de 22 de abril de 1964. Regulamenta o Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao*

transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 89.312, de 23 de janeiro de 1984. Expede nova edição da Consolidação das Leis da Previdência Social.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 99.534, de 19 de setembro de 1990. Promulgação da Convenção nº 152 – Convenção Relativa a Segurança e Higiene nos Trabalhos Portuários.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 1.574, de 31 de julho de 1995. Promulga a convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, sobre as Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Manipulação de Cargos nos Portos,* assinada em Genebra, em 27 de junho de 1973. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 1.596, de 17 de agosto de 1995. Autoriza a realização de levantamento dos trabalhadores portuários em atividade, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996. Regulamenta disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 2.018, de 1º de outubro de 1996. Regulamenta a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 3.048, de 06 de maio de 1999. Aprova o Regulamento da Previdência Social, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto nº 4.989, de 17 de fevereiro de 2004. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto-legislativo nº 29, de 1993. Aprova os textos da Convenção nº 137 e da Recomendação nº 145, da Organização Internacional do Trabalho, relativas às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos*, adotadas em Genebra, em 25 de junho de 1973. Disponível em <<http://www.federacaodosestivadores.org.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967. Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias*. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto-legislativo nº 56, de 09 de outubro de 1981. Aprova o texto da Convenção da Organização Internacional do Trabalho, sobre Proteção dos Trabalhadores Contra os Riscos Profissionais Devidos à Contaminação do Ar, ao Ruído e às Vibrações no Local de Trabalho*, adotada em Genebra, a 1º de junho de 1977. Disponível em <<http://www.glin.gov>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Decreto-promulgatório nº 1.574, de 31 de julho de 1995. Promulga a convenção nº 137, da Organização Internacional do Trabalho, relativas às Repercussões Sociais dos Novos Métodos de Processamento de Carga nos Portos*, adotadas em Genebra, em 27 de junho de 1973. Disponível em <<http://www.federacaodosestivadores.org.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960. Dispõe sobre a Lei Orgânica da Previdência social*. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 4.860, de 26 de novembro de 1965. Dispõe sobre o regime de trabalho nos portos organizados, e dá outras providências*. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 5.385, de 16 de fevereiro de 1968. Regulamenta o trabalho de bloco*. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 5.890, de 08 de junho de 1973. Altera a legislação de previdência social e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 7.002, de 14 de junho de 1982. Autoriza a implantação de jornada noturna especial nos portos organizados, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui o Plano de Custeio, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 8.630, de 04 de março de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996. Dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998. Dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 11.314, de 03 de julho de 2006. Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990 (...).* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009. Dispõe sobre as atividades de movimentação de mercadorias em geral e sobre o trabalho avulso.* Disponível em <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Norma Regulamentadora nº 05, de 06 de julho de 1978. Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.* Disponível em <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Norma Regulamentadora nº 07, de 06 de julho de 1978. Programas de Controle Médico de Saúde Ocupacional.* Disponível em <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Norma Regulamentadora nº 09, de 06 de julho de 1978. Programas de Prevenção de Riscos Ambientais.* Disponível em <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Norma Regulamentadora nº 29, de 29 de dezembro de 1997. Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.* Disponível em <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Parecer Procuradoria Geral do INSS nº 43, de 1999.* Disponível em <<http://www.dataprev.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Portaria – MINTER GM nº 100, de 14 de julho de 1980. Estabelece os limites de emissão para fumaça preta para veículos movidos a diesel.* Disponível em <<http://www.fundacaoaprender.org.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Portaria – MPT nº 410, de 14 de outubro de 2003. Cria a Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho (CODEMAT).* Disponível em <<http://www.mpt.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Portaria – MTb nº 1.039, de 1993.* Disponível em <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Portaria – MTPS nº 3.107, de 1971.* Disponível em <<http://www.previdencia.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. *Resolução CONAMA nº 003, de 28 de junho de 1990. Dispõe sobre padrões de qualidade do ar, previstos no PRONAR.* Disponível em <<http://www.mma.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (12. Região). Recurso Ordinário nº 04020-2008-047-12-00-3. 5ª Câmara do TRT. Relatora Desembargadora Lília Leonor Abreu. TRTSC/DOE em 29/06/2010.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (12. Região). Recurso Ordinário nº 05400-2005-004-12-00-4. 3ª Turma do TRT. Relator Desembargador Gilmar Cavalheri. TRTSC/DOE em 31/01/2007.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (12. Região). Recurso Ordinário nº 05395-2005-004-12-00-0. 3ª Turma do TRT. Relator Desembargador Gilmar Cavalheri. TRTSC/DOE em 30/01/2007.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (12. Região). Recurso Ordinário nº 01013-2004-030-12-00-4. 1ª Turma do TRT. Relatora Desembargadora Viviane Colucci. TRTSC/DOE em 15/02/2007.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (12. Região). Recurso Ordinário nº 00180-2009-043-12-00-9. 3ª Turma do TRT. Relatora Desembargadora Lourdes Dreyer. TRTSC/DOE em 03/09/2010.

BRITO, Agnaldo; SOARES, Pedro. *País tem de investir R\$ 43 bi em portos.* Folha de São Paulo, São Paulo, 22 de ago. 2010, Mercado, p. B-6.

CARUSO JR. ESTUDOS AMBIENTAIS E ENGENHARIA LTDA. 2009. *Programas de Monitoramento Ambiental do Porto de São Francisco do Sul. Relatório Anual.*

CASSAR, Vólia Bomfim. *Direito do trabalho.* 3.ed. Niterói: Impetus, 2009.

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. *Manual de direito previdenciário.* 12.ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2010.

CATALDI, Maria José Giannella. *O stress no meio ambiente de trabalho.* São Paulo: LTr, 2002.

CATHARINO, José Martins. *O novo sistema portuário brasileiro*. São Paulo: Destaque, 1994.

CHACON, Daniel Cesar Franklin. *A relação entre o direito do trabalhador ao bem-estar e o seu meio ambiente do trabalho*. Disponível em <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/4584/A-relacao-entre-o-direito-do-trabalhador-ao-bem-estar-e-o-seu-meio-ambiente-do-trabalho>>. Acesso em: 07 mar. 2011.

COLACIOPPO, Sérgio. *Efeitos sobre o homem das emanções de veículos automotores*. Rev. Saúde Pública [online]. 1974, vol. 8, n. 2. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003489101974000200009&ing=en&nm=iso>. Acesso em: 21 mai. 2011.

COSTA, Sérgio Francisco. *Método científico: os caminhos da investigação*. São Paulo: Editora Harbra, 2001.

CRISPIM, Carlos Alberto. *A responsabilidade civil por acidente do trabalho do trabalhador portuário avulso*. São Paulo: LTr, 2007.

DIÉGUEZ, Carla Regina Mota Alonso. *Trabalho portuário em reestruturação no Brasil: apontamentos de um projeto de pesquisa*. In: XVI Congresso Brasileiro de Sociologia, 23 a 31 de julho de 2009, Rio de Janeiro. Grupo de Trabalho: Sindicato, trabalho e ações coletivas. p. 1-16.

_____. *A masculinidade do trabalhador portuário: novas questões em tempos de automação*. 2010. Disponível em <<http://www.fazendogenero.ufsc.br>>. Acesso em: 2 fev. 2011.

_____. *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*. 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo.

FALKEMBACH, Fabiane Cristina. *Prevenção de acidentes e doenças na movimentação de cargas*. São Francisco do Sul, 8 nov. 2010. Palestra de abertura da Semana de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Curso de direito ambiental brasileiro*. 5.ed. ampl. São Paulo: Saraiva, 2004.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco; RODRIGUES, Marcelo Abelha. *Manual de direito ambiental e legislação aplicada*. São Paulo: Max Limonad, 1997.

FLEURY, Ronaldo Curado; PAIXÃO, Cristiano. *Trabalho portuário: a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil*. São Paulo: Método, 2008.

GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. *Autonomia e importância do direito portuário*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 66, 1º jul. 2009. [Internet]. Disponível em http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6401>. Acesso em: 5 jun. 2010.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria e prática do direito marítimo*. 2.ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOLDBERG, David Joshua Krepel. *Regulação do setor portuário no Brasil: análise do novo modelo de concessão de portos organizados*. 2009. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. São Paulo.

GONÇALVES, Edwar Abreu. *Manual de segurança e saúde no trabalho*. 2.ed. São Paulo: LTr, 2003.

GONÇALVES, Mônica Lopes *et al.* *Fazendo pesquisa: do projeto à comunicação científica*. Joinville: UNIVILLE, 2008.

GOULARTI FILHO, Alcides. *O porto de São Francisco do Sul na dinâmica regional catarinense*. Nova econ., Belo Horizonte, v. 18, n. 1, 2008. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-63512008000100004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 07 ago. 2011. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512008000100004>.

HEDLUND, Charles Jopar; FERNANDES FILHO, Luiz Antonio. *Percepção de risco dos estivadores do porto seco ferroviário de Uruguaiana, Rio Grande do Sul, Brasil*. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Enfermagem). Universidade Federal do Pampa. Uruguaiana.

IBRAHIM, Fábio Zambitte. *Curso de direito previdenciário*. 15.ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2010.

IPAT (Instituto de Pesquisas A Tribuna). *O porto e a comunidade. O porto e o trabalho portuário nas visões da população, dos trabalhadores e dos pesquisadores*. Santos (SP), v. 3, nov. 2007.

KITZMANN, Dione Iara Silveira. *Ambientalização sistêmica na gestão e na educação ambiental: estudo de caso com o ensino profissional marítimo – EPM*. 2009. Tese (Doutorado em Educação Ambiental). Universidade Federal de Rio Grande. Rio Grande.

KOEHLER, Pedro Henrique Wisniewski; ASMUS, Milton Laforcade. *Gestão ambiental integrada em portos organizados: uma análise baseada no caso do porto de Rio Grande, RS – Brasil*. Rev. Gestão Costeira Integrada. [online]. v. 10, n. 2, 2010. Disponível em <<http://www.aprh.pt/rgci/>>. Acesso em: 15 mai. 2011.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. *A cultura-mundo: resposta a uma sociedade desorientada*. Tradução Maria Lúcia Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

Manual de trabalho portuário e ementário. Brasília: MTE, SIT, 2001. Disponível em <<http://www.mpt.gov.br>>. Acesso em: 07 mar. 2011.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de pesquisa*. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINEZ, Wladimir Novaes. *Curso de direito previdenciário*. 3.ed. São Paulo: LTr, 2010.

MARTINS, Sergio Pinto. *Direito da seguridade social*. 29.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MILARÉ, Édis. *Direito do ambiente: doutrina, jurisprudência, glossário*. 3.ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

MORAES, Isaac Ribeiro de. *Cidades portuárias sustentáveis. Integração porto / cidade. Veículo para sustentabilidade*. 2008. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Católica de Santos. Santos.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Iniciação ao direito do trabalho*. 30.ed. São Paulo: LTr, 2004.

NASCIMENTO, Hiata Anderson Silva do. *O movimento sindical portuário e a lei de modernização dos portos: avanços e impasses*. Disponível em <<http://www.angelfire.com/planet/anpuhes/ensaio15.htm>>. Acesso em 07 mar. 2011.

OLIVEIRA, Cláudio Antonio Dias de *et al.* *Manual prático de saúde e segurança do trabalho*. São Caetano do Sul, SP: Yendis Editora, 2009.

OLIVEIRA, Cristiane Rossi de. *Determinação de biomarcadores e compostos organoestênicos em amostras de sedimentos superficiais de três regiões portuárias do estado de Santa Catarina*. 2010. Tese (Doutorado em Química). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

PASOLD, Cesar Luiz. *Lições preliminares de direito portuário*. Florianópolis: Conceito Editorial, 2007.

Prevención de las enfermedades no transmisibles em el lugar de trabajo a través del régimen alimentario y la actividad física: informe de la OMS y el Foro Económico Mundial sobre um evento conjunto. Ginebra, 2008.

RAMONIGA, Miriam. *A natureza jurídica do órgão gestor de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: uma análise a partir da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993*. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciência Jurídica) Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. *Instituições de direito ambiental*. V.1. Parte Geral. São Paulo: Max Limonad, 2002.

ROSSIT, Liliana Allodi. *O meio ambiente de trabalho no direito ambiental brasileiro*. São Paulo: LTr, 2001.

SADY, João José. *Direito do meio ambiente de trabalho*. São Paulo: LTr, 2000.

SANTA CATARINA. *Instrução Normativa Gab. Pres. APSFS nº 01, de 04 de abril de 2011. Institui o Plano de Ajuda Mútua no âmbito do Porto Organizado de São Francisco do Sul*. Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

SANTA CATARINA. *Instrução Normativa Gab. Pres. APSFS nº 03, de 26 de maio de 2011. Dispõe sobre o uso obrigatório dos Equipamentos de Proteção Individual – E.P.I., dentro da área primária do Porto Organizado de São Francisco do Sul e dá outras providências.* Disponível em <<http://www.apsfs.sc.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2011.

SANTANA, Vilma Souza et al. *Acidentes de trabalho: custos previdenciários e dias de trabalho perdidos.* Rev. Saúde Pública, São Paulo, v. 40, n. 6, dez. 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-8910200600070007&lng=pt&nrm>. Acesso em: 14 ago. 2011.

SANTOS, Rogério Pereira dos. *Trabalhador portuário avulso do Porto de Santos: relações entre trabalho e saúde.* 2009. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva). Universidade Católica de Santos. Santos.

SCHINESTOCK, Clarissa Ribeiro. *A importância da visão integrativa e humanista do meio ambiente do trabalho para a proteção da saúde dos trabalhadores.* 2009. Dissertação (Mestrado em Direitos das Relações Sociais). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo.

SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional.* 4.ed. 2ª Tiragem. São Paulo: Malheiros, 2003.

SOARES, Carlos Roberto. *Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.* 2009. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento). Universidade Federal do Paraná. Curitiba.

TEIXEIRA, Rubens de França; PACHECO, Maria Eliza Correa. *Pesquisa social e a valorização da abordagem qualitativa no curso de administração: a quebra de paradigmas científicos.* Cadernos de Pesquisa em Administração, São Paulo, v. 12, n. 1, jan/mar 2005.

TSUTIYA, Augusto Massayuki. *Curso de direito da seguridade social.* 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

VELOSO, Fernando. *O milagre chinês.* Folha de São Paulo, São Paulo, 05 mar. 2011. Mercado, p. B-8.

VERA, Leila Cristina Rojas Gavilan *et al.* *Elementos de meio ambiente de trabalho equilibrado como fator de desenvolvimento humano*. Disponível em <<http://www.inter-scienceplace.org/inter-scienceplace/article/viewFile/191/153>>. Acesso em: 07 mar. 2011.

VIANNA, João Ernesto Aragonés. *Curso de direito previdenciário*. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

VIEIRA, Jônatas de Pinho. *Análise do trabalho portuário avulso sob a ótica da sustentabilidade*. 2008. Dissertação (Mestrado em Gestão de Negócios). Universidade Católica de Santos. Santos.

VIEIRA, Sonia; HOSSNE, William Saad. *Metodologia científica para a área da saúde*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2002.

GLOSSÁRIO⁶²

Acostagem: Ato de acostar um navio (aproximar, arrimar, encostar, pôr junto de. Ex.: uma lancha acostou ao navio).

Aguada: Água potável existente a bordo.

Amarrado/atado: Conjunto de mercadorias (chapas de aço, barras de aço, perfilados, chapas de madeira, cartolinas, papéis, etc.) de certa forma geométrica, fixado por arames, fios ou cordéis.

Ancoradouro: Local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima.

Aparelho de guindar: Equipamentos que suspendem a carga, por meio de cabos, entre o cais e o navio. São os guindastes, paus de carga, cábreas ou portainers.

Área de fundeio: O mesmo que ancoradouro ou fundeadouro.

Atracação: Operação de fixação do navio ao cais.

Bacia de evolução: Área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no porto.

Bagrinho: Também chamado “carteirão” ou “cavalo” ou “galinha”, poderá designar o trabalhador que não pertence ao sistema, mas que consegue trabalhar no porto por conta própria ou alheia (em nome de um trabalhador do sistema) ou ainda um trabalhador do sistema que realiza o trabalho em nome de outro.

Barril: Recipiente geralmente fabricado de madeira ou alumínio, destinado a conter líquidos, possuindo formato de um cilindro abaulado na seção média longitudinal.

Batimento de ferrugem: Retirada do ferrugem, por meio de batidas de martelete nas chapas de aço, para posterior pintura.

Bobina ou rolo: Apresentação de formato cilíndrico, geralmente usada para fios de diversas qualidades, cordas vegetais, plásticos, chapas metálicas e eventualmente tubos. Não confundir com o carretel que é provido de flanges – discos laterais e núcleo.

Bombona: Recipiente de formato cilíndrico-abaulado, com fechamento hermético, feito de plástico, destinado a conter líquidos.

⁶² Disponível em <<http://www.mpt.gov.br>>. Acesso em: 07 mar. 2011.

Cábrea: Tipo de pau-de-carga com grande capacidade de carga. Denomina também os guindastes flutuantes.

Cais: Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar em que atracam os navios e se faz o embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias.

Caixote aramado: Recipiente de madeira com painéis reforçados, de formato quadrado ou retangular, articulado por arames trançados que facilitam sua montagem, desmontagem e fechamento.

Canal: Ou canal de acesso, é o que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto e a partir de onde se torna necessária uma adequada condição de sinalização) até as instalações de acostagem e vice-versa.

Carga Geral: Toda mercadoria de uma maneira geral embalada, mas que pode vir sem embalagem – solta – num determinado estágio industrial, e que necessita de arrumação (estivagem) para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria com embalagem (*packed*), citamos amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote aramado (*wirebound box*). Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem citam-se animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferro.

Carga pré-lingada: Carga que já vem unitizada numa lingada do armazém. Esse procedimento evita que o trabalhador faça a lingada antes do embarque.

Clintagem: Sistema pelo qual vários volumes são presos por meio de cintas, arames ou fitas, formando uma unidade de carga. Usada para tábuas de madeira, de compensado, fardos, amarrados, etc.

Conferente de balança: Utilizado nas movimentações de granéis sólidos em que a mercadoria é quantificada por pesagem em balanças. Antes do advento das balanças modernas, que imprimem relatórios automáticos, era necessário que um trabalhador permanecesse anotando o peso de cada lote de carga.

Conferente-controlador: Às vezes é confundido com o planista, mas o controlador verifica os locais a bordo em que a carga vai sendo estivada, controlando sua correta localização. Atente-se que uma carga estivada em local inadequado poderá resultar em prejuízo quando da desestivagem, pois outras cargas terão que ser deslocadas ou removidas para outros porões para que a carga em questão possa ser manuseada.

Conferente-plano: Chamado de planista. É aquele que, em teoria, elabora o plano de estivagem da carga, ou seja, onde e como a carga vai ser estivada. Em teoria, porque o responsável por essa atividade é o comandante da embarcação, que responde perante o armador pelos prejuízos que possam advir. Algumas vezes, inclusive, os armadores contratam profissionais

especializados na elaboração do plano de carga ou estivagem (os supercargos).

Conferente-rendição: Conferente que permanece de reserva para o caso de uma substituição eventual de algum conferente.

Consignatário: Interessado na importação da mercadoria.

Contêiner: Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), após o que o mesmo é fechado sob lacre (lacrado) e transportado no porão e/ou convés de um navio para ser aberto (desovado) no porto ou local de destino. Os tipos mais comuns são: **Contêiner comum** – carga geral diversificadas (*mixed general cargo*), saco com café (*coffee bags*); **Contêiner tanque** – produtos líquidos; **Contêiner teto aberto** (*open top*) – trigo, cimento; **Contêiner frigorífico** – produtos perecíveis; **Contêiner para automóveis** – automóveis; **Contêiner flexível** – Também conhecido como *big bag*, consiste em um saco resistente utilizado para acondicionamento de granéis sólidos; **Contêiner flat rack** – tipo de contêiner aberto, possuindo apenas paredes frontais, usado para cargas compridas ou de forma irregular, às quais, de outro modo, teriam de ser transportadas soltas em navios convencionais.

Convés: Designa os “pisos” da embarcação acima do costado. Convés principal é, geralmente, onde se localiza o portaló.

Costado: Parte do casco do navio acima da linha d’água. A expressão “ao costado dos navios” refere-se às atividades desenvolvidas na beira do cais junto ao costado do navio.

Credenciamento: Forma de contratação prevista na legislação anterior que permitia que um trabalhador ficasse permanentemente à disposição de um tomador de mão-de-obra sem vínculo empregatício e sem participar do rodízio.

Docas: Parte de um porto de mar ladeada de muros ou cais, onde as embarcações tomam ou deixam carga.

Eclusas: Repartimento em rio ou canal, com portas em cada extremidade, usado para elevar ou descer embarcações de um nível de água a outro, a fim de facilitar-lhe ou mesmo possibilitar-lhe o acesso a determinados lugares.

Embalagem: Elemento ou conjunto de elementos destinados a envolver, conter e proteger produtos durante sua movimentação, transporte, armazenagem, comercialização e consumo.

Embarcação fundeada: Designa a embarcação ancorada ao largo (na baía, angra, enseada ou qualquer outro local protegido). Os pontos de fundeio poderão estar dentro ou fora da área do porto organizado e são delimitados pela autoridade marítima.

Embarcador: Interessado na exportação da mercadoria.

Escotilha: São aberturas nos conveses, por onde as cargas são arriadas e içadas. São as “tampas” dos porões. Geralmente, numera-se os porões de proa para popa. Assim porão nº 1 é o mais à proa, sendo seguido pelo porão nº 2, e assim por diante.

Estrado ou “paleta”: Acessório de embalagem constituindo-se em tabuleiro de madeira, metal, plástico ou outro material, com forma adequada para ser usada por empilhadeira ou guindaste.

Extra-rol: Pessoas embarcadas em navios mas não-integrantes da tripulação. A tripulação consta de documento denominado rol de equipagem, daí o termo extra-rol.

Faina: Designa um tipo específico de movimentação de carga.

FDEPM: Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, substitui o salário-educação e é quem financia os sistema de cursos profissionais para os trabalhadores portuários. É administrado pela Marinha.

Fretamento: Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser por viagem (*Voyage Charter Party – VCP*), por tempo (*Time Charter Party – TCP*) ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios (*Contract Of Afreightment – COA*). O fretamento a casco nu envolve não só a cessão dos espaços de carga do navio, mas, também, a própria armação do navio, em que o cessionário será o empregador da tripulação.

Granel líquido: Todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Ex.: álcool, gasolina, suco de laranja, melão, etc.

Granel sólido: Todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroimã ou caçamba automática. Ex.: carvão, sal, trigo em grão, minério de ferro, etc.

Granel: Carga quase sempre homogênea, não embalada, carregada diretamente nos porões dos navios. Ela é subdividida em granel sólido e granel líquido.

Guias-correntes: Estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente.

IMO: *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).

Instalação portuária: É qualquer benfeitoria ou equipamento administrado dentro do porto. Poderá designar todo um complexo de instalações ou um único equipamento. Já terminal significa “ponta”, “fim”, isto é, o ponto de entrada ou de escoamento de um complexo industrial.

Lingada: Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

Livre prática: Autorização dada a uma embarcação procedente ou não do exterior a entrar em um porto do território nacional e iniciar as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes.

Manifesto de carga: Documento que acompanha a carga, individualizando e quantificando. Também é conhecido como *bill of lading*.

Mercadoria: Todo bem destinado ao comércio.

Navegação de apoio marítimo: A realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Navegação de apoio portuário: A realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Navegação de cabotagem: A realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta, e as vias navegáveis interiores.

Navegação de longo curso: A realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

Navegação interior: A realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional.

Operação portuária: Movimentação e/ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operador portuário.

Paletização: Processo pelo qual vários volumes (sacos, caixas, tambores, rolos de arame, etc.) são colocados sobre um estrado ou “palete”.

Pau-de-carga: Tipo de aparelho de movimentação de peso que consiste numa verga (lança), que posiciona a carga suspensa por cabos. Normalmente, é fixada ao mastro e postada junto a escotilha (abertura do porão). O pau-de-carga completo é constituído de aparelho de acionamento, aparelho de lingada e guincho (fixado numa mesa de operação no convés, onde é operado pelo guincheiro).

Peação: Fixação da carga nos porões ou conveses da embarcação, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar. Despeação: desfazimento da peação.

Pier: Parte do cais que avança sobre o mar em linha reta ou em “L”.

Ponte: Construção erigida sobre o mar servindo à ligação com um cais avançado, a fim de permitir a acostagem de embarcações para carga ou descarga e a passagem de pessoas e veículos.

Portainer: Equipamento automático para movimentação de contêineres.

Portaló: Local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio. É o local de passagem obrigatória para quem entra ou sai da embarcação.

Prático: Profissional responsável pela condução em segurança da embarcação por meio do canal de acesso até o cais.

Pré-qualificada: Compete à administração do porto pré-qualificar os operadores portuários nos termos do art. 9º da Lei nº 8.630/93, condição esta indispensável à execução das operações portuárias.

Quebra-mares: Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa. O quebra-mar se diferencia do molhe por não possuir ligação com a terra, enquanto que este sempre parte de um ponto em terra.

Rechego ou “achano”: Operação destinada a facilitar a carga e descarga de mercadorias transportadas a granel. Consiste em ajuntar, arrumar, espalhar, distribuir e aplanar a carga, abrir furos, canaletas ou clareiras, derrubar paredes, etc.

Rodízio: Sistema de alocação equânime das oportunidades de trabalho entre os TPAs. Assim, o TPA somente trabalhará quando chegar a sua vez na fila de oportunidades.

Roll-on/roll-off: Sistema de operação de carga e descarga sobre rodas ou esteiras, efetuadas por meio de rampas. É efetuada com os meios de locomoção do equipamento transportador ou da própria carga, quando se tratar de veículo automotor. Ex.: carga ou descarga de automóveis e carga ou descarga de mercadoria dentro de caminhões (os caminhões entram a bordo pelas rampas e aberturas no costado).

Sociedade classificadora: Entidades internacionais de direito privado e quase sempre sem fins lucrativos, cuja finalidade original é fornecer, por meio de certificados, aos seguradores de navios e de cargas o grau de confiança necessário ao fechamento de contratos de seguro.

SOLAS: *Safe of Life at Sea* (Segurança da Vida Humana no Mar).

Tallie: Documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.

Terminal retroportuário: Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.

Terno: É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado.

Tomador de mão-de-obra: Aquele que utiliza força de trabalho portuária realizada com vínculo empregatício a prazo indeterminado ou avulso.

Transbordo: Movimentação de mercadorias entre duas embarcações. Atente-se para a diferença em relação ao termo “remoção” que designa a transferência de carga entre porões ou conveses.

Unitização: É o ato de juntar as mercadorias em lotes-padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação. São exemplos de unitização: a paletização – acondicionamento da carga em *pallets* (estrados de madeira) e a conteinização (acondicionamento em contêineres).

ANEXO 1

Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei dos Portos)



**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Exploração do Porto e das Operações Portuárias

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se:

~~I - Porto organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;~~

~~II - Operação portuária: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;~~

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

II - Operação Portuária: a de movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários; (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

III - Operador portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a

execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta lei.

~~V - Instalação portuária de uso privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.~~

V - Instalação Portuária de Uso Privativo: a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário. (Redação dada pela Lei nº 11.314 de 2006)

VI - Estação de Transbordo de Cargas: a situada fora da área do porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior; (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

VII - Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte: a destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizadas nos termos desta lei.

Art. 3º Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do Porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

CAPÍTULO II

Das Instalações Portuárias

Art. 4º Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

(Regulamento)

I - de contrato de arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado;

~~II - de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.~~

II - de autorização do órgão competente, quando se tratar de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte, de Estação de Transbordo de Cargas ou de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (Rima).

§ 2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) de turismo, para movimentação de passageiros. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

d) Estação de Transbordo de Cargas. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

~~§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.~~

§ 3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado ou à área da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

§ 4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I - ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V - à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X - às garantias para adequada execução do contrato;

XI - ao início, término e, se for o caso, às condições de prorrogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII - às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII - ao foro.

§ 5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§ 6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

§ 7º As autorizações de exploração de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte somente serão concedidas aos Estados ou Municípios, os quais poderão, com prévia autorização do órgão competente e mediante licitação, transferir a atividade para a iniciativa privada. (Incluído pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§ 1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta lei.

§ 2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§ 3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art. 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§ 1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIS, XV, XVI, XVII e XVIII do § 4º do art. 4º desta lei.

§ 2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§ 3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas à fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (Vetado)

CAPÍTULO III

Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos operadores portuários a realização das operações portuárias previstas nesta lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheço, quando necessários;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações;

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à

navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra .

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I - a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja a titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso.

Art. 12. O operador portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que essas lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente a República Federativa do Brasil.

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e

previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
- c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica

vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta lei;

II - baixar as normas a que se refere o art. 28 desta lei;

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados e destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer

diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25. O órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

CAPÍTULO V

Do Trabalho Portuário

Art. 26. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único. A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27. O órgão de gestão de mão-de-obra: (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29. A remuneração, a definição das funções, a composição dos termos e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos

operadores portuários. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

CAPÍTULO VI

Da Administração do Porto Organizado

SEÇÃO I

Do Conselho de Autoridade Portuária

Art. 30. Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I - baixar o regulamento de exploração;

II - homologar o horário de funcionamento do porto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V - fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII - homologar os valores das tarifas portuárias;

IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII - estimular a competitividade;

XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV - baixar seu regimento interno;

XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31. O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II - bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III - pela Associação de Comércio Exterior (AEB), no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV - pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o presidente do conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do conselho serão baixadas em ato do seu presidente

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

SEÇÃO II

Da Administração do Porto Organizado

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as

cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas dos cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34. É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira. (Regulamento)

SEÇÃO III

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados

Art. 35. A administração aduaneira, nos portos organizados, será

exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único. A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

~~VI - apurar responsabilidade tributária decorrente de avaria, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro; - **Atenção:** - (Vide Medida Provisória nº 320, 2006) - (Revogado pela de Medida Provisória nº 497, de 2010) (Revogado pela Lei nº 12.350, de 2010)~~

VII - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII - autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX - administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X - assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais;

XI - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação, será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, quando necessário, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO VII

Das Infrações e Penalidades

Art. 37. Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I - na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III - na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades Fiscais de Referência (Ufir);

III - proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário .

Art. 39. Compete à Administração do Porto:

I - determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II - fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40. Apurando-se, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41. Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42. Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44. A aplicação das penalidades previstas nesta lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Finais

Art. 45. O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974).

Art. 46. (Vetado)

CAPÍTULO IX

Das Disposições Transitórias

Art. 47. É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta lei para a constituição dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48. Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta lei.

Art. 49. Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta lei. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 50. Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51. As administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único. As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

~~Art. 52. A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária (ATP) (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988), é reduzida para:~~
~~I - em 1993, 40% (quarenta por cento);~~
~~II - em 1994, 30% (trinta por cento);~~
~~III - em 1995, 20% (vinte por cento);~~

~~§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:~~
~~I - 30% (trinta por cento) em 1993;~~
~~II - 40% (quarenta por cento) em 1994;~~
~~III - 50% (cinquenta por cento) em 1995;~~
~~IV - 60% (sessenta por cento) em 1996;~~
~~V - 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.~~

~~§ 2º O ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. (Revogado pela Lei nº 9.309, de 2.10.1996)~~

Art. 53. O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições desta lei.

Art. 54. É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta lei aos atuais integrantes de forças supletivas que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55. É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta lei

aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56. É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos. (Vide Lei nº 9.719, de 1998)

Art. 57. No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações 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;

II - Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - Conferência de carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de

embarcações;

IV - Conserto de carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da 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;

VI - Bloco: 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 .

Art. 58. Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requererem ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado do início da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59. É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeiram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I - indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do fundo previsto no art. 64 desta lei;

II - o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo (IRSM), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento pelo trabalhador portuário avulso, da indenização .

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60. O trabalhador portuário avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta lei para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o exercício da atividade de operador portuário, terá direito à complementação de sua indenização, no valor

correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61. É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (AITP) destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta lei.

Parágrafo único. O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62. O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63. O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de Ufir por tonelada de granel sólido, 1,0 (uma) de Ufir por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de Ufir por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Art. 64. São isentas do AITP as operações realizadas com mercadorias movimentadas no comércio interno, objeto de transporte fluvial, lacustre e de cabotagem.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65. O AITP será recolhido pelos operadores, portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à Receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento

do AITP.

Art. 66. O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67. É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso (FITP), de natureza contábil, destinado a prover recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta lei.

§ 1º São recursos do fundo:

I - o produto da arrecadação do AITP;

II - (Vetado);

III - o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV - a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68. Para os efeitos previstos nesta lei, os órgãos locais de gestão de mão-de-obra informarão ao gestor do fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69. As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas nesta lei.

Art. 70. É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71. O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72. (Vetado)

Art. 73. O BNDES, por intermédio do Finame, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75. Ficam revogados, no prazo de cento e oitenta dias contado da publicação desta lei, os arts. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto - Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos n°s 24.324, de 1° de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508, de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos - Leis n°s 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis n°s 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos - Leis n°s 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei n° 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1° do Decreto - Lei n° 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis n°s 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

Brasília, 25 de fevereiro de 1993; 172° da Independência e 105° da República.

ITAMAR FRANCO
Alberto Goldman
Walter Barelli

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 26.2.1993

ANEXO 2

Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996



**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 1.886, DE 29 DE ABRIL DE 1996.

Regulamenta disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 18 a 25, 33, § 1º, inciso XI, 47 e 49 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993,

DECRETA:

Art. 1º A partir de 2 de maio de 1996, a requisição da mão-de-obra do trabalho portuário avulso só poderá ser realizada aos órgãos de gestão de mão-de-obra, salvo disposição em contrário pactuada em contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Para os fins previstos no caput deste artigo, cabe aos órgãos de gestão de mão-de-obra arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos a remuneração do trabalhador portuário avulso e providenciar o recolhimento dos encargos fiscais, sociais e previdenciários correspondentes.

§ 2º O descumprimento das disposições deste artigo, pelas concessionárias ou entidades delegadas do serviço público de exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres, caracteriza infringência às normas do contrato de concessão ou de delegação, acarretando, respectivamente, a aplicação das penalidades cabíveis e a revogação da delegação.

§ 3º No caso do operador portuário, o descumprimento das disposições deste artigo acarretará a desqualificação do mesmo, mediante revogação do ato administrativo de pré-qualificação.

§ 4º O disposto neste artigo se aplica também aos titulares de instalações portuárias, localizadas dentro ou fora da área dos portos organizados, que utilizam a mão-de-obra do trabalhador portuário avulso, nos termos do parágrafo único do art. 56 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 2º Os órgãos de gestão de mão-de-obra deverão ter disponíveis, para uso da fiscalização do Ministério do Trabalho, as listas de escalação diária dos trabalhadores portuários avulsos, por tomadores da mão-de-obra e por navio.

§ 1º Caberá exclusivamente ao órgão de gestão de mão-de-obra a responsabilidade pela verificação da exatidão dos dados lançados nas listas diárias referidas neste artigo, assegurando que não haja simultaneidade de escalação no mesmo turno de trabalho.

§ 2º Os tomadores da mão-de-obra serão os responsáveis exclusivos pela verificação da presença, no local do trabalho, dos trabalhadores constantes das listas de escalação diária de cada navio.

Art. 3º A partir do dia 15 de junho de 1996, só poderão realizar operações portuárias, conforme definidas no inciso II do § 1º do art. 1º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, os operadores portuários pré-qualificados pela Administração do Porto, desde que se mantenham em dia com as suas contribuições para o órgãos de gestão de mão-de-obra e no recolhimento dos encargos sociais relativos ao trabalho portuário avulso.

Art. 4º A partir de 1º de julho de 1996, somente serão escalados para a prestação do trabalho portuário avulso os trabalhadores que estejam devidamente registrados ou cadastrados nos órgãos locais de gestão de mão-de-obra.

Art. 5º A partir da data estabelecida no artigo anterior, o ingresso de trabalhador portuário avulso na área do porto organizado só será autorizada mediante a apresentação de carteira de identificação expedida pelo órgão local de gestão de mão-de-obra.

Parágrafo único. Cabe à Administração do Porto proceder à identificação dos operadores portuários e seus prepostos, bem como das demais pessoas, por ocasião do ingresso na área do porto organizado.

Art. 6º As autoridades aduaneira, marítima, sanitária de saúde e de polícia marítima ajustarão o despacho das mercadorias e embarcações e a concessão de livre prática às disponibilidades da mão-de-obra inscrita nos órgão de gestão de mão-de-obra.

Art. 7º Compete ao Ministério do Trabalho a fiscalização das condições gerais do trabalho portuário, adotando as medidas regulamentares previstas na hipótese de descumprimento da legislação.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de abril de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira

Paulo Paiva

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 30.4.1996

ANEXO 3

Mensagem de veto à Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993

N.º 99
 Mensagem nº 99
 86-8.630

P.R. - DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO
 Publicado na Seção F
 Diário Oficial de 26 FEV 1993
 na íntegra

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
 DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO
 26 FEV 1993
 PROTOCOLO

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, resolvi vetar parcialmente o Projeto de Lei nº 66, de 1992 (nº 8/91, na Câmara dos Deputados), que "Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências".

É conhecida da sociedade a maneira como foi gerado e discutido no Congresso Nacional o projeto de lei que ora sanciono parcialmente.

Trata-se de profunda mudança nas condições de funcionamento dos portos. Medidas de ordem estrutural atingem fundamentamente as relações de trabalho num setor regulado por práticas constituídas ainda no século passado e que criaram hábitos e normas transmitidos até de forma hereditária.

O que o Congresso aprovou deve ser cumprido com o menor custo social possível. Daí o interesse do Governo de incentivar as partes a negociarem o novo sistema de relações que regerá o trabalho, lançando mão do próprio texto legal ora aprovado (art. 18, parágrafo único).

Em reunião de 2 de janeiro de 1993, com a mediação dos Ministros do Trabalho e dos Transportes, os representantes dos trabalhadores e dos empregados, partes desse processo, "deram-se por compromissados a envidar todos os esforços para firmarem contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os ditames legais vigentes e aplicáveis à matéria. Definiram, outrossim, a data de dois de abril de 1993 para avaliação dos entendimentos e possibilidade de assinatura de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, que tenha por conteúdo o que, àquela data, seja objeto de consenso entre as partes, sem prejuízo da continuidade das negociações", conforme a ata da referida reunião.

Esse interesse do Governo e essa atitude das partes inserem-se no espírito do artigo 4º da Convenção nº 98 da Organização Internacional do Trabalho, ratificada pelo Brasil em 1952, o qual prescreve o estímulo a empresários e trabalhadores a que façam uso pleno "dos procedimentos de negociação voluntária, no sentido de regulamentarem, por meio de contratos coletivos, as condições de emprego".

APÊNDICES

Apêndice A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

ESCLARECIMENTOS SOBRE A PESQUISA:

Você está sendo convidado a participar da pesquisa “O meio ambiente do trabalho portuário: estudo de caso dos estivadores do Porto de São Francisco do Sul (SC)”. A pesquisa será desenvolvida junto aos estivadores do Porto de São Francisco do Sul e sob a coordenação de Giovani de Lima (Tel. 47 3431-0900 – ramal 977, das 8h às 12h e das 14h às 18h), orientado pela Professora Dra. Marta Jussara Cremer, vinculados ao Programa de Mestrado em Saúde e Meio Ambiente da Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE).

Este projeto tem por objetivo geral estudar o (des)equilíbrio no meio ambiente do trabalho e a sua relação com os acidentes do trabalho e as doenças profissionais nos estivadores do Porto de São Francisco do Sul. A pesquisa será financiada exclusivamente com recursos próprios do pesquisador.

Para a devida execução, o projeto será desenvolvido em vinte e um meses, com atividades previstas para serem aplicadas no período de novembro/2010 a junho/2011 e busca-se a elaboração da Dissertação de Mestrado.

Para a efetivação desse estudo, contamos com a sua colaboração e o convidamos a participar como nosso sujeito pesquisado respondendo a um questionário, conforme agendamento de data e local de sua conveniência. Destacamos que, pelo interesse científico, os questionários escritos serão disponibilizados a você para análise e coleta das respostas, permanecendo esse material de posse do pesquisador. O sigilo é garantido e o armazenamento do material será feito pelo período de cinco anos. Após esse prazo, esse material será incinerado.

A pesquisa apresenta os seguintes riscos: a) recusa em participar da pesquisa; b) aceitando o convite, deixar de responder às perguntas parcial e/ou totalmente; c) a amostra não ser suficiente para a aferição de resultados palpáveis; d) a estatística apontar distorções a partir da análise das respostas contidas nos questionários. Como benefícios, a pesquisa tem a pretensão de auxiliar na redução dos riscos à sua saúde e à segurança do trabalho, bem como incentivar o debate acerca do uso dos Equipamentos de Proteção Individual e Coletivo no ambiente de trabalho.

O presente documento será redigido em duas vias, sendo que uma será entregue a todos os participantes da pesquisa, e a outra via ficará de posse do pesquisador.

Garantem-se, ao participante, espontâneo, maiores esclarecimentos durante a aplicação da pesquisa caso venha a sentir necessidade. Ainda, ao entrevistado será possibilitada a liberdade de recusar-se de participar ou de retirar o seu consentimento no andamento dos trabalhos, bem como se garante, também, o direito ao sigilo dos dados fornecidos e da identidade (a privacidade pessoal).

A sua participação em qualquer tipo de pesquisa é voluntária. Em caso de dúvidas quanto aos seus direitos, escreva para: **Comitê de Ética em Pesquisa da UNIVILLE**. Endereço: Campus Universitário – Bairro Bom Retiro. CEP 89.201-972 - Joinville/SC (Brasil).

Após ser esclarecido sobre as informações do projeto, no caso de aceitar fazer parte do estudo, assine o consentimento de participação do sujeito, que está em duas vias. Uma delas é sua e a outra é do pesquisador responsável. Em caso de recusa, você não será penalizado de forma alguma.

CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO DO SUJEITO

Eu, _____,
abaixo assinado, concordo em participar do presente estudo como sujeito. Fui devidamente informado e esclarecido sobre a pesquisa, os procedimentos nela envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação, sendo esta não remunerada. Estou ciente da possibilidade de retirar meu consentimento a qualquer tempo, sem que isto leve à qualquer penalidade ou interrupção de meu acompanhamento/assistência/tratamento. Também fui informado sobre a garantia de sigilo das informações e anonimato de minha pessoa quando da utilização dos dados.

Local e data: _____

Nome do sujeito: _____

Assinatura do sujeito: _____

Telefone para contato: _____

Assinatura do pesquisador: _____

QUESTIONÁRIO

Apresentação

Caro Estivador!!!

Essa pesquisa é realizada pelo Programa de Mestrado em Saúde e Meio Ambiente da Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE) e tem como principal objetivo estudar o (des)equilíbrio no meio ambiente do trabalho e a sua relação com os acidentes do trabalho e as doenças profissionais nos estivadores do Porto de São Francisco do Sul (SC).

Melhorar as condições do meio ambiente do trabalho é uma das mais significativas metas para o crescimento pessoal e de qualquer organização, portanto, sua opinião é muito importante.

Nas perguntas a seguir, assinale a alternativa que melhor representa a sua opinião. Procure não deixar respostas em branco.

Não é necessário identificar-se.

Muito obrigado pela sua colaboração!

Data do preenchimento: ____/____/____

VOCÊ E SUA FAMÍLIA

1. **Nome (não é obrigatório)** _____
2. **Qual é a sua idade?** _____
3. **Qual é o seu estado civil?**
 - (A) Solteiro
 - (B) Casado / vive em união estável
 - (C) Separado (desquitado) / divorciado
 - (D) Viúvo
4. **Qual é o seu nível de escolaridade?**
 - (A) Ensino fundamental (1º grau) completo
 - (B) Ensino fundamental (1º grau) incompleto
 - (C) Ensino médio (2º grau) completo
 - (D) Ensino médio (2º grau) incompleto
 - (E) Ensino superior (3º grau) completo
 - (F) Ensino superior (3º grau) incompleto
 - (G) Outro. Qual? _____
5. **Quantas pessoas moram em sua casa?** _____

6. **Quantos filhos você tem?** _____
7. **A sua renda bruta é de, aproximadamente:**_____
8. **Somando a sua renda bruta com a renda bruta das pessoas que moram com você, quanto é, aproximadamente, a renda familiar?** _____
9. **Você fuma no local de trabalho?**
(A) Sempre
(B) Frequentemente
(C) Raramente
(D) Nunca
10. **Você ingere bebida alcoólica no local de trabalho?**
(A) Sempre
(B) Frequentemente
(C) Raramente
(D) Nunca
11. **Você faz uso de medicamento de uso contínuo?**
(A) Sempre
(B) Frequentemente
(C) Raramente
(D) Nunca
12. **Qual(is) medicamento(s) você usa?** _____
13. **Esse(s) medicamento(s) tem(têm) algum efeito colateral?**
(A) Sim. Qual(is)? _____
(B) Não
14. **Você pratica alguma atividade física?**
(A) Sim. Qual(is)? _____
(B) Não
15. **Com que frequência você faz atividade física?**
(A) Sempre
(B) Frequentemente
(C) Raramente
(D) Nunca
16. **Você faz exames periódicos de saúde?**
(A) Sim. Qual(is)? _____
(B) Não
17. **Considerando a sua condição de saúde, como você avalia:
Seu estado de saúde:**
(A) Ótimo

- (B) Bom
- (C) Razoável
- (D) Ruim
- (E) Péssimo

Seu estado mental / emocional

- (A) Ótimo
- (B) Bom
- (C) Razoável
- (D) Ruim
- (E) Péssimo

VOCÊ E A SUA PROFISSÃO

18. **Você gosta da profissão de estivador?**
(A) Sim
(B) Não
19. **Há quanto tempo você é estivador?** _____
20. **Você acha que a profissão de estivador prejudica a sua saúde?**
(A) Sim. Por quê? _____
(B) Não
21. **Quantas horas, em média, você trabalha como estivador?** _____
22. **Alguma vez a escala diária de seu trabalho foi executada com menos de onze horas consecutivas entre duas jornadas?**
(A) Sim
(B) Não
23. **No caso de resposta “sim”, essa escalação se deu em caráter excepcional?**
(A) Sim
(B) Não

VOCÊ E O TRABALHO

24. **Nos últimos seis meses, você já se afastou do trabalho em razão de doença relacionada ao seu trabalho?**
(A) Sim
(B) Não
25. **Quantas vezes você se afastou do trabalho em razão de doença?**

26. **Nos últimos seis meses, você já se afastou do trabalho por acidente de trabalho?**
(A) Sim

(B) Não

27. Quantas vezes você se afastou do trabalho em razão de acidente?

28. Que tipo de acidente de trabalho você já sofreu?

29. Você recebeu algum benefício previdenciário/acidentário?

(A) Sim

(B) Não

30. Qual foi o benefício previdenciário/acidentário que você recebeu ou ainda recebe?

(A) Auxílio doença

(B) Aposentadoria por invalidez

(C) Auxílio acidente

31. Você recebeu todos os EPI's – Equipamentos de Proteção Individual e/ou os EPC's – Equipamentos de Proteção Coletiva na data do acidente?

(A) Sim

(B) Não

32. Você usava EPI e/ou EPC quando se acidentou?

(A) Sim

(B) Não

33. Qual(is) é(são) o(s) EPI e/ou o(s) EPC que você usava na data do acidente? _____

34. Você recebe instruções acerca do uso do EPI e/ou EPC?

(A) Sempre

(B) Frequentemente

(C) Raramente

(D) Nunca

35. Você conhece algum Programa Básico Ambiental no Porto de São Francisco do Sul?

(A) Sim

(B) Não

36. Qual(is) é(são) o(s) programa(s) que você conhece e a finalidade dele(s)?

37. **Qual é a sua opinião sobre os Programas Básicos Ambientais – PBA's no Porto de São Francisco do Sul?**
-
-
-
38. **Os Programas Básicos Ambientais contribuem para a melhoria das condições de trabalho no Porto?**
(A) Sim
(B) Não
Por quê? _____
39. **Você já recebeu algum treinamento sobre saúde e segurança no trabalho?**
(A) Sim
(B) Não
40. **Quem proporcionou esse treinamento a você?**
(A) o Sindicato
(B) o OGMO
(C) a Administração do Porto
(D) outro. Especificar: _____
41. **Quanto tempo durou o seu treinamento?** _____
42. **Aponte os resultados práticos do treinamento para o seu trabalho.**
-
-
-
43. **Você considera o seu ambiente de trabalho perigoso?**
(A) Sim. Por quê? _____
(B) Não
44. **Você faz muito esforço físico no ambiente de trabalho?**
(A) Sim
(B) Não
45. **Você considera o seu ambiente de trabalho insalubre?**
(A) Sim
(B) Não
46. **Quais são os principais riscos existentes no seu ambiente de trabalho?**
-
-
47. **As condições ambientais do seu local de trabalho são satisfatórias?**
Temperatura (A) Sim (B) Não

Espaço físico	(A) Sim	(B) Não
Higiene	(A) Sim	(B) Não
Instalações sanitárias	(A) Sim	(B) Não

48. Descreva como foi essa atividade.

49. Em sua opinião, as atividades de prevenção aos acidentes surtem efeitos:

- (A) Sempre
- (B) Frequentemente
- (C) Raramente
- (D) Nunca

Obrigado!!!