

JORGANA FERNANDA DE SOUZA SOARES

**SAÚDE DO TRABALHADOR E RISCO NO AMBIENTE DE TRABALHO:
CONHECIMENTO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPA's) DO
PORTO DO RIO GRANDE-RS.**

RIO GRANDE

2006



**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM
MESTRADO EM ENFERMAGEM**

**SAÚDE DO TRABALHADOR E RISCO NO AMBIENTE DE TRABALHO:
CONHECIMENTO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPA's) DO
PORTO DO RIO GRANDE-RS.**

JORGANA FERNANDA DE SOUZA SOARES

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Fundação Universidade Federal do Rio Grande, como requisito para obtenção do título de Mestre em Enfermagem - Área de Concentração: Enfermagem e Saúde. Linha de Pesquisa: Organização do Trabalho na Enfermagem/Saúde.

**Orientadora: Profa. Dra. Marta Regina Cezar -Vaz.
Co-orientador: Prof. Dr. Raúl Andrés Mendoza Sassi.**

**Rio Grande
2006**

S676s Soares, Jorgana Fernanda de Souza
Saúde do trabalhador e risco no ambiente de trabalho: conhecimento dos
trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do porto do Rio Grande - RS / Jorgana
Fernanda de Souza Soares – Rio Grande : FURG, 2006.
221 p.: il.

Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Programa de Pós-Graduação em
Enfermagem, Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2006.

1. Risco ocupacional 2. Trabalhadores portuários I. Título

CDU 613.6.027 (816.52)

Catálogo na fonte: Roseli Senna Prestes CRB-10/1601

JORGANA FERNANDA DE SOUZA SOARES

**SAÚDE DO TRABALHADOR E RISCO NO AMBIENTE DE TRABALHO:
CONHECIMENTO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPA's) DO
PORTO DO RIO GRANDE-RS.**

Esta dissertação foi submetida ao processo de avaliação pela Banca examinadora para a obtenção do Título de

Mestre em Enfermagem

e aprovada na sua versão final em 18 de outubro de 2006, atendendo às normas da legislação vigente da Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Área de concentração Enfermagem e Saúde.

Dr. Wilson Danilo Lunardi Filho
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem

BANCA EXAMINADORA:

Dra. Marta Regina Cezar Vaz
Presidente (FURG)

Dr. Carlos Machado de Freitas
Membro (ENSP/FIOCRUZ)

Dra. Maria Cristina Flores Soares
Membro (FURG)

Dr. Milton Lafourcade Asmus
Membro (FURG)

Dra. Ana Luiza Muccillo Baisch
Suplente (FURG)

Dedicatória

Dedico essa dissertação

A minha mãe Ana Luiza de Souza pelo exemplo de determinação e pelo apoio incondicional dado aos meus sonhos ao longo de minha caminhada estudantil.

Aos TPA's do Porto do Rio Grande pelas lições valiosas de vida que a mim foram transmitidas ao longo de nossa curta, porém intensa, convivência e que por tão imensas e importantes que foram, resultariam em um outro trabalho.

AGRADECIMENTOS:

A Deus que me mostrou que tudo na vida é possível e pela oportunidade de aqui estar novamente aprendendo.

A minha mãe Ana Luiza de Souza pelo amor, apoio, determinação, carinho, enfim, por tudo que representa em minha vida.

A minha orientadora Dr^a Marta Regina Cezar-Vaz por muito ter contribuído em minha jornada rumo à construção do saber. Pelo carinho, paciência, compreensão e atenção a mim dedicado durante os quatro anos de nossa convivência e por ter fornecido subsídios para meu crescimento.

Ao meu namorado Diego Victor por ter entendido e apoiado os motivos de minhas ausências e estar sempre comigo compartilhando sonhos.

A todos os TPA's em especial aos estivadores Paulinho, Tininho, Baiano, Boy, Fred e Maciel pelos longos diálogos que possibilitaram o meu entendimento acerca do cotidiano do trabalho portuário avulso. E a nova amiga Cláudia, pelo acolhimento.

Ao OGMO, em especial a Maria Lucilene Zafalon Garcia, pela ajuda e abertura, e aos profissionais do SESSTP pelas informações prestadas e por ter possibilitado as visitas ao Porto.

Aos meus irmãos Júlio, Alex e Marcelo Souto; cunhadas Simone, Simone Cristina e Carla; e sobrinhos Diohy, Leney e Giancarlo, pelo pensamento positivo a mim direcionado.

Aos meus amigos Valdecir Zavarese da Costa, Clarice Alves Bonow, Ana Paula Mello Almeida, Carliuza Luna Fernandes, Magda Alves Bonow, Rubens Lobato e Vagner Vargas pelo apoio dado para o alcance desta minha aspiração.

A todos os professores do Mestrado em Enfermagem da FURG em especial a Dr^a Maria Cristina Flores Soares por muito ter contribuído para que este estudo fosse concretizado e que juntamente com a Dr^a Ana Luiza Muccillo-Baisch auxiliou para meu crescimento pessoal; ao Dr. Tabajara Lucas de Almeida por me fazer compreender o antes complicado “mundo dos números” de uma forma agradável e pelas palavras amigas; ao meu co-orientador Dr. Raul Andrés Mendoza Sassi pelo grande auxílio para meu entendimento sobre epidemiologia; a Dr^a Silvana Sidney Costa Santos pelo importante incentivo em todas as horas e Dr^a Hedi Crecencia Heckler de Siqueira pela sua disposição em auxiliar no início da construção desse trabalho.

A Cynthia Fontella Sant'anna e Letícia Silveira Cardoso por muito terem auxiliado na coleta de dados.

Ao Dr. Milton Lafourcade Asmus e Dr. Carlos Machado de Freitas pela disposição em comporem a banca examinadora e contribuírem para as melhorias do presente estudo.

Aos meus compadres Sandra Mara Mello Almeida e Carlos Silva, e seus filhos por me proporcionarem momentos bons quando tudo parecia difícil. Em especial, ao meu afilhado Bibi (Gabriel) pelo carinho e sorrisos que me faziam acreditar.

Aos meus futuros sogros Enilda Victor e José Antônio Victor e cunhadas, Bruna Victor e Fernanda Victor pelos momentos alegres compartilhados.

Aos colegas de Mestrado, em especial a Denise de Azevedo Irala, Eloísa Marques Iglesias e Fernanda Teixeira pela amizade construída; Alexander Garcia Parker e Aline Alves Veleda os quais compartilharam comigo muitas descobertas desde 2001, quando ingressamos na graduação em Enfermagem, até os dias atuais.

As funcionárias do NID - Saúde Zalir Pinto e a Noeci pelo apoio e estímulo.

Ao secretário estagiário do Programa de Pós-graduação em Enfermagem Sisney Junior por estar sempre pronto a auxiliar no que necessário for.

A CAPES pelo auxílio financeiro que possibilitou a construção desse trabalho.

A todos aqueles que de alguma forma contribuíram para este estudo e que injustamente, esqueci de registrar seu nome nesse espaço.

(...) Não perca Ítaca de vista,
pois chegar lá é o seu destino.
Mas não apresse seus passos;
é melhor que a jornada dure muitos anos
e seu barco só ancore na ilha
quando você já estiver enriquecido
com o que conheceu no caminho.

Não espere que Ítaca lhe dê mais riquezas.
Ítaca já lhe deu uma bela viagem;
sem Ítaca você jamais teria partido.
Ela já lhe deu tudo, e nada mais pode lhe dar.

Se, no final, você achar que Ítaca é pobre,
não pense que ela o enganou.
Porque você tornou-se um sábio, viveu uma vida
intensa,
E este é o significado de Ítaca.

Konstantinos Kavafis (1863-1933)

RESUMO

SOARES, Jorgana Fernanda de Souza. Saúde do Trabalhador e risco no ambiente de trabalho: conhecimento dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do porto do Rio Grande-RS. 2006. 221 páginas. Dissertação (Mestrado em Enfermagem). Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.

Esse trabalho está focado nos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) e incluído na linha de pesquisa "Organização do Trabalho da Enfermagem/Saúde", do Programa de Pós-graduação em Enfermagem da Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG) na vertente "Saúde Ecológica e Trabalho" do Laboratório de Estudos de Processos Socioambientais e Produção Coletiva de Saúde (LAMSA), inserido no macroprojeto de pesquisa intitulado Saúde do trabalhador e conhecimento sobre situações de risco: um estudo com trabalhadores portuários avulsos no município do Rio Grande-RS financiado pelo CNPq. Teve como objetivo geral identificar o conhecimento dos TPA's sobre risco à saúde no ambiente de trabalho. A presente pesquisa é de cunho quantitativo, de caráter exploratório e analítico do tipo transversal. A amostra da pesquisa foi de 306 TPA's que atuam no Porto do Rio Grande. A entrada de dados foi realizada no programa EPINFO 6.0, sendo traduzido para o *software Statistic*® 6.0. Os dados das questões de escala nominal, foram apresentados através da distribuição de frequência e analisados estatisticamente através do teste Qui-quadrado de Pearson e os das questões em escala contínua foram apresentados através do cálculo da média e coeficiente de variação e estes foram analisados estatisticamente através da análise de variância e Teste *t de student*. Para a análise dos dados utilizou-se abordagem qualitativa do tipo sociohistórica e observação espontânea no sentido de contextualização e explicação do fenômeno. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética na Pesquisa em Saúde da FURG, possuiu a concordância para realização do Órgão Gestor da Mão-de-Obra do Trabalho Avulso do Rio Grande (OGMO), responsável pelos TPA's e utilizado o consentimento livre e esclarecido com os participantes da pesquisa. A maioria dos trabalhadores reconheceu que existem riscos à sua saúde no ambiente de trabalho e isso independeu do grau de instrução, categoria, oferecimento pelo OGMO de cursos para medidas de identificação, prevenção e eliminação dos riscos existentes e o trabalhador já ter solicitado informações ao OGMO sobre como evitar os riscos existentes no ambiente de trabalho. O conceito de risco pode ser expresso como perigos à saúde e vida do trabalhador e os fatores de risco identificados pelo grupo geral foram queda de objetos suspensos, ruídos e intempéries. Os fatores de risco que se mostraram significativamente diferente entre as categorias profissionais foram: ruídos, levantamento manual de carga, ferramentas de trabalho, componentes dos ternos em número abaixo do ideal, ganho por produtividade, ritmo de trabalho, trabalho em altura, deslocamento do trabalhador sobre as cargas, escadas de acesso às embarcações, presença de ratos e de pombas no ambiente de trabalho. Os riscos à saúde e vida, no contexto portuário, não são sempre os mesmos, porque distintos são os navios e as cargas que se apresentam no porto, com exigências de procedimentos de segurança peculiares a cada operação. Pode-se concluir que os TPA's conhecem os riscos aos quais estão expostos e que esses variam em consonância com a atividade desenvolvida, sugerindo-se a realização de outros estudos para aprofundar o conhecimento acerca dos riscos à saúde nesse cenário.

PALAVRAS-CHAVE: Risco sanitário. Saúde do Trabalhador. Saúde Pública. Trabalhadores portuários avulsos.

ABSTRACT

SOARES, Jorgana Fernanda de Souza. Occupational Health and Risk in the Work Environment: the knowledge acquired by port temporary workers (PTW) in Rio Grande, RS. 2006. 221 pages. Thesis (Master's program in Nursing). Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande.

This study focuses on port temporary workers (PTW) and is part of a research project entitled “The Organization of Work in Nursing/Health” that has been carried out in the Post-graduation program in Nursing at Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG). It deals with “Ecosystemic Health and Work” and has been developed at the Laboratory of Studies on Socio-environmental Processes and Health Collective Production (LAMSA), whose macro-project is “Occupational Health and Knowledge about Risk Situations”, a study about port temporary workers in Rio Grande, RS, funded by CNPq. It aims at identifying the knowledge PTW's have about health risks in the Work Environment. It is a quantitative research with exploratory and analytical characteristics, and cross-sectional in nature. The subjects are 306 PTW's who work at the port in Rio Grande, and agreed to take part in the research. The data were entered in the program EPINFO 6.0, and in the software *Statistic*® 6.0. Data regarding the questions in a nominal scale were shown with frequency distribution and analyzed statistically by Pearson's test; the data in a continuous scale were shown with the calculation of the average and variation coefficient. The latter were statistically analyzed through variance analysis and the *Student's t Test*. To analyze the data, I used a qualitative approach, socio-historical in nature, besides spontaneous observation in order to contextualize and explain the phenomenon. The project was accepted by the Ethics Committee in Research in Health at FURG, in agreement with the Órgão Gestor da Mão-de-Obra do Trabalho Avulso do Rio Grande (OGMO), the PTW's association in town. Most workers acknowledge that there are risks to their health in their work environment, regardless of their schooling, category, and OGMO courses they have taken to help identify, prevent, and eliminate present risks. The concept of risk comprises hazards to the worker's health and life; the risk factors identified by the group were the fall of hanging objects, noise, and bad weather. The risk factors that were significantly different among the professional categories were: noise, lifting weight, working tools, shift teams with fewer workers than necessary; productivity gain, hard work, work in high places, moving on the loads, ladders that access the ships, and rats and pigeons in the work place. Risks to health and life are not always the same at the port because the ships and their loads are different and have distinct requirements concerning safety procedures during the operation. I can conclude that the PTW's know the risks they are exposed to and that these risks vary according to the task they carry out. I suggest that other studies should be made to deepen the knowledge regarding health risks in this scenario.

KEY WORDS: Health risk. Occupational health. Public health. Port temporary workers.

RESUMEN

SOARES, Jorgana de Souza. Salud del Trabajador y riesgo en el ambiente de trabajo: conocimiento de los trabajadores portuarios esporádicos (TPA's) del Puerto de Río Grande-RS.2006. 221 hojas. Disertación (Maestría en Enfermería). Fundación Universidad Federal de Río Grande, Río Grande.

Este trabajo focaliza los trabajadores portuarios esporádicos (TPA's) e incluidos en la línea de pesquisa "Organización del Trabajo de Enfermería/Salud", del Programa de Pos Graduación en Enfermería de la Fundación Universidad Federal de Río Grande (FURG) en la vertiente "Salud Ecosistémica y trabajo" del Laboratorio de Estudios de Procesos Socioambientales y Producción Coletiva de Salud (LAMSA), inserido em el macro proyecto de pesquisa titulado Salud del Trabajador y Conocimiento sobre Situaciones de Riesgo: un estudio com trabajadores portuarios esporádicos, del município de Río Grande, financiado por el CNPq. Tuvo como objetivo general identificar el conocimiento de los TPA's sobre los riesgos a la salud en el ambiente de trabajo. La presente pesquisa es de cuño cuantitativo, de carácter exploratório y analítico del tipo transversal. La muestra de la pesquisa fué de 306 TPA's que actuan en el Puerto de Río Grande. La entrada de los datos fué realizada em el programa EPINFO 6.0, siendo traducida para el *software Statistic 6.0*. Los datos de las cuestiones de la escala nominal, fueron apresentados através de la distribución de frequência y analizados estadísticamente através del analisis de varianza y el Teste *t de student*. Para el análisis de los datos se utilizo la abordagem cualitativa de tipo sociohistorico y la observación espontanea en el sentido de la contextualización y explicación del fenómeno. El proyecto fué aprobado por el Comité de Ética de Pesquisa em Salud de la FURG, poseyó concordancia para su realización del Organo Gestor de Mano de Obra del Trabajo Esporádico de Río Grande (OGMO), responsable por los TPA's y utilizado el consentimiento libre y esclarecido com los participantes de la pesquisa. La mayoría de los trabajadores reconocieron que existen riesgos para la salud en el ambiente de trabajo y eso fué independiente del grado de instrucción, categoria, ofrecimiento por el OGMO de cursos para medidas de identificación, prevención y eliminación de los riesgos existentes y el trabajador ya haber solicitado informaciones al OGMO sobre como evitar los riesgos existentes en el ambiente de trabajo. El concepto de riesgo puede ser expresado como peligros para la salud y vida del trabajador y los factores de riesgo identificados por el grupo fueron la caída de objetos suspensos, ruidos e intempéries. Los factores de riesgo que se mostraron significativamente diferentes entre las categorías profesionales fueron: ruidos, levantamiento manual de carga, herramientas de trabajo, componentes de los grupos de trabajo em numero abajo del ideal, ganancias sobre la productividad, ritmo de trabajo, trabajo em altura, deslocamiento del trabajador sobre las cargas, escaleras de acceso a las embarcaciones, presencia de ratas y palomas em el ambiente de trabajo. Los riesgos a la salud y a la vida, en el contexto portuario no son siempre los mismos, porque diferentes son los navios y las cargas que se apresentam em el puerto con exigencias de seguridad peculiares para cada operación. Se puede concluir que los TPA's conocen los riesgos a los cuales están expuestos y que estos varían em consonancia com la actividad desenvolvida, se sugiere la realización de otros estudios para aprofundar el conocimiento relativo a los riesgos para la salud en este escenario.

PALABRAS LLAVES: Riesgo sanitario. Salud del trabajador. Salud pública. Trabajadores portuarios esporádicos.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. REVISÃO DE LITERATURA	18
2.1 SAÚDE, PROMOÇÃO DA SAÚDE E AMBIENTE	18
2.2 A SAÚDE DO TRABALHADOR	25
2.2.1 Do privado ao público: um pouco da história da Saúde do Trabalhador	25
2.2.2 A Saúde do Trabalhador no Brasil	27
2.3 RISCOS A SAÚDE DO TRABALHADOR	31
2.4 O PROCESSO DE TRABALHO NOS PORTOS BRASILEIROS	35
3. PROCESSO METODOLÓGICO DA PESQUISA	44
3.1 REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO	44
3.1.1 A visão sociohistórica do homem e os reflexos do capital sobre a saúde dos trabalhadores	44
3.2 DELINEAMENTO DO ESTUDO	46
3.3 BREVE APRESENTAÇÃO DO CENÁRIO DE ESTUDO	46
3.4 A POPULAÇÃO DA PESQUISA	47
3.5 A AMOSTRA DA PESQUISA	48
3.6 O TRABALHO DE CAMPO	49
3.6.1 O estudo exploratório	49
3.7 A coleta dos dados	49
3.8 OPERACIONALIZAÇÃO DAS VARIÁVEIS	50
3.9 ORGANIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	52
3.10 CONTROLE DE QUALIDADE	52
4. ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA	54
5. RESULTADOS	55
5.1 PERFIL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS ENTREVISTADOS	55
5.1.1 Características sócio-econômicas dos trabalhadores entrevistados	55
5.2 CONDIÇÕES DE TRABALHO	56
5.2.1 Organização da jornada e infra-estrutura	56
5.2.2 Condições de trabalho em ato: EPI's	57
5.3 CONHECIMENTO ACERCA DO RISCO EXISTENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO	61
5.3.1 Conhecimento acerca dos fatores de risco existentes no ambiente de trabalho ...	61
5.3.2 Conhecimento das situações de risco à saúde coletiva passíveis de ocorrer no ambiente de trabalho	67
5.4 O RISCO TRANSFORMADO EM ACIDENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO E EM DOENÇAS DO TRABALHADOR	69
5.4.1 Acidentes de trabalho	69
5.4.2 Doenças do trabalhador relacionadas ao trabalho	72
5.5 CONHECIMENTO DO TRABALHADOR A RESPEITO DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS NO CONTEXTO PORTUÁRIO QUE VIABILIZAM A PROMOÇÃO DA SAÚDE DESSE TRABALHADOR	73
6. DISCUSSÃO	82
6.1 Características sócio-econômicas dos trabalhadores entrevistados	82
6.2 CONDIÇÕES DE TRABALHO	85
6.2.1 Organização da jornada e infra-estrutura	85
6.2.2 Condições de trabalho em ato: EPI's	87

6.3 CONHECIMENTO ACERCA DO RISCO EXISTENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO	91
6.3.1 Conhecimento acerca dos fatores de risco existentes no ambiente de trabalho ...	91
6.3.2 Conhecimento das situações de risco à saúde coletiva passíveis de ocorrer no ambiente de trabalho	105
6.4 O RISCO TRANSFORMADO EM ACIDENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO E EM DOENÇAS DO TRABALHADOR	107
6.4.1 Acidentes de trabalho	107
6.4.2 Doenças do trabalhador relacionadas ao trabalho	111
6.5 CONHECIMENTO DO TRABALHADOR A RESPEITO DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS NO CONTEXTO PORTUÁRIO QUE VIABILIZAM A PROMOÇÃO DA SAÚDE DESSE TRABALHADOR	116
7. CONCLUSÕES E SUGESTÕES	129
REFERÊNCIAS	137
APÊNDICES	150
ANEXOS	164

1. INTRODUÇÃO

A cada instante que passa, cada pessoa se reconstrói, visto que a história do mundo e a do homem confundem-se nos silogismos existentes em cada situação vivenciada. É dizer que o homem, ao modificar a natureza, constrói a sua história (MARX, 1985).

E essa história, a qual possui uma estreita relação com o ambiente é permeada por inúmeras opções e, nesse contexto, a autora do presente estudo iniciou em 2003 sua caminhada como bolsista de Iniciação Científica no Laboratório de Estudo de Processos Socioambientais e Produção Coletiva de Saúde (LAMSA), o qual desenvolve suas atividades junto ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, estando este trabalho incluído na linha de pesquisa “Organização do Trabalho da Enfermagem/Saúde, na vertente “Saúde Ecológica e Trabalho” do LAMSA e integrante do macroprojeto “Saúde do Trabalhador e Conhecimento sobre situações de risco: um estudo com trabalhadores portuários avulsos (TPA’s) no município do Rio Grande-RS com financiamento do CNPq (Processo nº485227/2006-1).

A busca por construir coisas novas é o que norteia este trabalho. Por que não ultrapassar os “muros” das estruturas físicas dos serviços de saúde e das profissões afins e desvelar os mistérios de outros cenários, nos quais se inserem sujeitos que são objetos da assistência à saúde mas que, neste momento, não se encontram dentro de tais estruturas físicas? O que vai ao encontro da Saúde coletiva, a qual, como campo de conhecimento,

contribui com o estudo do processo saúde/doença em populações; investiga a produção e distribuição das doenças na sociedade como processos de produção e reprodução social; analisa as práticas de saúde (processo de trabalho) na sua articulação com as demais práticas sociais; procura compreender, enfim, as formas com que a sociedade identifica suas necessidades e problemas de saúde, busca sua explicação e se organiza para enfrentá-los (PAIM; ALMEIDA-FILHO, 2000 p. 62).

A partir do exposto, pensou-se em algo que é capaz de movimentar riquezas, que é grandioso, que traz a vida a muitos, mas que também tira de muitos, boa parte de suas vidas que são dedicadas a ele: o Porto.

A importância dos portos para o Brasil é dada pelo fato de que 95% do comércio exterior nacional os utiliza, significando, portanto, um setor essencial para a vida econômica do país (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Também em relação ao Porto, quando se trata da discussão dos problemas ambientais referentes aos usos e à administração ambiental na costa marítima, aponta a necessidade de um olhar que amplie e diferencie o objeto das políticas de intervenção para o enfrentamento de problemas complexos, como lidar com lugares que possuem águas costeiras, especialmente quando estes abrigam setores econômicos, como os portuários, os quais possuem a capacidade de influenciar a vida dos lugares e, principalmente, a dinâmica organizacional do território (CUNHA, 2003).

Considerando-se também que

As águas onde se localizam os portos são, a um só tempo, áreas públicas socializadas e espaços de intervenção técnica, que abrigam infra-estruturas de grande porte. Elas tornam-se, então, elementos de infra-estrutura e característica territorial da paisagem. Em diferentes partes do mundo, as relações dos portos com as cidades e as paisagens urbanas resultantes dessas relações mudam ao longo das distintas fases da história do porto. Alteram-se as relações entre funções residenciais, de tráfego e de atividades industriais. A cidade se torna ponto avançado de uma rede de lugares e do transporte por via marítima (CUNHA, 2003, p. 84).

Assim, pensou-se naqueles que efetivamente movimentam os portos: os trabalhadores portuários avulsos (TPA's).

Antes de apresentar o conceito de TPA's, faz-se necessário *a priori*, esclarecer o que se entende por trabalhadores:

(...) trabalhadores são todos os homens e mulheres que exercem atividades para sustento próprio e/ou de seus dependentes, qualquer que seja sua forma de inserção no mercado de trabalho, nos setores formais ou informais da economia. Estão incluídos neste grupo os indivíduos que trabalharam ou trabalham como empregados assalariados (...) *trabalhadores avulsos* (...) (BRASIL, 2001 a, p. 17). [itálico da autora]

O trabalhador portuário avulso é aquele que presta serviços de forma eventual, sem vínculo empregatício, para várias operadoras portuárias, as quais solicitam esse serviço ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) (SANTOS; VENTILARI, 2000). Considerando-os como seres históricos, ou seja, construtores de suas histórias, o que vai ao encontro de Ayres (2001), ao considerar que “O ser histórico é o ser produtor, aquele que introduz ou melhora coisas ou idéias para o progresso da vida humana” (AYRES, 2001, p. 65).

Muitos são os estudos referentes aos trabalhadores portuários, embora poucos que foram encontrados, tratem das questões referentes a sua saúde. É de conhecimento de todos que o trabalhador portuário realiza as suas atividades em um ambiente muitíssimo perigoso e

insalubre, sendo que os riscos aumentam em consonância com a carga movimentada, expondo a saúde do trabalhador a permanente perigo (STEIN, 2002).

Procurando desvendar o universo dos porões dos navios, André (1998) realizou uma pesquisa centrada no paradoxo entre os transportes, a condição de vida e trabalho dos portuários e estivadores mais antigos, diante das cargas de trabalho no contexto portuário de Vitória – ES. Lima (2000), por sua vez, analisou as condições referentes às questões de segurança e saúde dos trabalhadores portuários nas operações portuárias na Companhia Docas do Rio de Janeiro, as quais podem ocasionar acidentes e/ou incidentes. Aragão (2002) dissertou acerca dos reflexos da modernização portuária na saúde dos TPA's do Porto do Rio de Janeiro.

Após a procura por trabalhos na área de Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário, percebeu-se, então, uma lacuna existente nesta Universidade: a inexistência entre os trabalhos encontrados, de estudos que contemplassem questões referentes ao Processo Saúde-Doença dos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's). Constatou-se que apenas dois trabalhos foram realizados no Mestrado em Educação Ambiental, no qual os sujeitos do estudo foram os TPA's do Rio Grande, sendo que o trabalho de Kitzmann (2000), contemplou a percepção ambiental dos TPA's em um enfoque ecossistêmico. Já o trabalho de Garcia (2005) objetivou descrever e descobrir, na dinâmica dos trabalhadores portuários avulsos, os elos e os limites da complexa relação existente no contexto portuário, apontando as possibilidades dos sujeitos de se auto-organizarem nesse processo produtivo.

Nesse estudo, o Processo de Trabalho e seu ambiente são relevantes, por se considerar tal atividade como

(...) nuclear na vida de cada indivíduo e se expressa pela produção do indivíduo em estruturas materiais e sociais. De forma mais imediata em estruturas materiais, como sejam as obras do artesão, do artista ou do trabalhador; mas também em estruturas ou conjunto de ações e relações mais propriamente sociais, como um sistema de ensino, um sistema de saúde (...) (CEZAR-VAZ, 1999, p. 66).

Admitindo também que “É através do trabalho que o indivíduo se constitui como sujeito, afirmando sua identidade e seu desejo de ser reconhecido socialmente (OLIVEIRA; MUROFUSE, 2001, p. 110). Além disso, segundo o terceiro artigo da lei orgânica da saúde (Lei 8080/90), o trabalho constitui um dos fatores determinantes/condicionantes para a saúde e em seu sexto artigo estabelece que a saúde do trabalhador é responsabilidade do Sistema Único de Saúde (BRASIL, 2005a). Considerando que a relação existente entre o trabalho e a saúde, não é referente somente ao adoecimento, acidentes e sofrimento dos trabalhadores: a

saúde para os trabalhadores é construída dentro do seu ambiente de trabalho (ASSUNÇÃO, 2003).

Particularmente esse trabalho se justifica pela necessidade de conhecer as especificidades da população que labora no setor portuário do Rio Grande, visto que a partir do momento em que se define quem são os usuários dos serviços de saúde, bem como as suas características, dá-se a oportunidade para que estes possam se articular no sentido de reivindicarem uma melhor atenção (VALLA, 1992). E ainda por ser necessário “(...) decompor o processo de trabalho em seus elementos constitutivos: o objeto e os instrumentos de trabalho e o trabalho em si” (Almeida-Filho, 2004, p. 87), considerando que as pessoas indicam suas necessidades e que a pesquisa científica pode servir de subsídio para suas pelezas (Valla, 1992), pensando que os problemas de saúde são pouco compreendidos pelos serviços médicos das empresas, já que muitas vezes esses são referentes aos adventos tecnológicos e à falta de tempo para dar conta das metas e dos prazos (ASSUNÇÃO, 2003).

As ações de saúde neste trabalho remetem-se à saúde do trabalhador, no quesito de previsão e avaliação de riscos à vida e à qualidade da mesma, visto que a Saúde do Trabalhador é um campo do saber que objetiva entender as relações existentes entre o Processo de Trabalho e o Processo Saúde/Doença dos trabalhadores (BRASIL, 2001 b). À luz do exposto, considerando-se a Saúde do Trabalhador, é possível pensar que

A cada dia, ficam mais evidentes as proporções da empreitada nesse campo marcado por avanços, limitações e, nesse momento, por muitos impasses. Enfrentá-los é uma tarefa coletiva, que demanda empenho recíproco no estabelecimento de pactos entre centros acadêmicos, instituições públicas e da sociedade civil, particularmente com instâncias organizativas de trabalhadores (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997, p. 32).

Admite-se que o atual avanço da globalização e da reestruturação das formas de produção faz aumentar a complexidade existente entre as relações saúde/trabalho/ambiente (RIGOTTO, 2003). Considerando também que o Brasil, tal como outros países em industrialização, encontra-se em um sério e perigoso processo de deteriorização, com aumento da alienação e indiferença ao que é necessário para a população (FREITAS et al, 2002). A partir daí, surgiram algumas questões, que necessitam ser esclarecidas, e por isso foram consideradas **questões norteadoras do presente estudo:**

- Quais são os fatores/situações de risco presentes no ambiente de trabalho portuário, identificados pelos TPA's?

- Os TPA's conhecem as ações que potencializam a promoção da saúde desenvolvidas no Porto?

Buscando por responder aos questionamentos surgidos, propôs-se realizar esta pesquisa com os TPA's do Rio Grande, cujo **objetivo geral** foi identificar o conhecimento dos TPA's acerca dos riscos à saúde presentes em seu ambiente de trabalho. Considerando o ambiente não só em sua dimensão física, mas pressupondo o ambiente também como socioambiental, ou seja, as relações sociais que ocorrem neste espaço físico. O que significa admitir que o perfil de saúde é o resultado da relação existente entre o biológico e o social, porque a história desse perfil de saúde está diretamente relacionada à história da reprodução social de seus componentes de produção: o trabalho concreto e a reprodução da força de trabalho (VICENTIN; GOMES-MINAYO, 2003).

Como **objetivos específicos**, este trabalho estabeleceu:

- Conhecer o perfil sócio-econômico dos TPA's;
- Conhecer as condições em que se desenvolve o trabalho portuário;
- Identificar o conhecimento dos TPA's sobre os riscos no ambiente de trabalho associado às atividades por eles desenvolvidas;
- Identificar a ocorrência de acidentes e suas especificidades na amostra da pesquisa;
- Identificar a ocorrência de problemas de saúde entre os TPA's;
- Identificar o conhecimento do TPA a respeito das ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador.

Optou-se por identificar o conhecimento dos TPA's acerca dos riscos à sua saúde presentes em seu ambiente de trabalho porque, a partir do conhecimento dos riscos, pode-se legitimar medidas de prevenção em saúde (Castiel, 2002), promoção da saúde e auto-cuidado. Além disso, o controle dos riscos busca proteger as pessoas contra as ameaças as suas vidas, abstraindo, dessa forma, a relação entre homem e meio (Czeresnia, 2004), entre estes, salienta-se os riscos para agravos oriundos do Processo de Trabalho e os acidentes que nele podem ocorrer.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. SAÚDE, PROMOÇÃO DA SAÚDE E AMBIENTE

Falar em saúde nos dias atuais torna-se bastante complexo, já que se tendência a desarticular as relações existentes entre a saúde física e mental, de suas intrínsecas articulações com seus condicionantes sociais (LEFF, 2001). Além disso, é necessário que exista uma maior compreensão de que a doença e a saúde, conforme Czeresnia (2004), são referentes ao organismo em sua totalidade, até mesmo porque, quando se considera a doença como um fato em si, ela “(...) se absolutiza, essencializa e, enquanto tal, permanece reproduzindo respostas em uma mesma direção e sentido, constringendo os potenciais criativos da vida, inibindo a manifestação de formas mais ricas e ativas de saúde” (AYRES, 2002 p. 40-41). É necessário que seja rompido o positivismo existente na Saúde Pública, contribuição da bacteriologia e parasitologia, que entende a saúde como a ausência de doenças ou a noção de equilíbrio do organismo (Alves, 2003), porque a saúde e a doença não são independentes, ou seja, a saúde não é o inverso da doença (CONTANDRIOPOULOS, 1998).

Para que se possa falar em saúde e nesta área atuar, não deve existir uma limitação referente ao tratamento de indivíduos doentes, esquecendo desta maneira de pesquisar o contexto ambiental que este indivíduo acometido por dada doença vive (NERY; VANZIN, 1994). A saúde e seus determinantes necessitam ser pensados junto à dimensão social, cultural, econômica e política, que se manifesta no ambiente onde o indivíduo e sua coletividade se inserem (Andrade; Barreto, 2002), considerando que “como indivíduos, os atores de um momento dado, carregam uma história formativa, ainda que esta história seja esquecida e substituída por reformulações que buscam legitimar o estado atual” (SAMAJA, 2000 p.45). A partir disso, pode-se dizer que na atualidade, as opções individuais e sociais, reproduzem, de certa maneira, uma organização racional que tem como referência o mercado (Freitas, 2001) ou como nas palavras de Vincentin e Gomes-Minayo (2003 p. 1071) “(...) os determinantes das transformações havidas no processo saúde doença continuam se submetendo à mesma lógica do capital internacional”.

Além do anteriormente referido, para que sejam efetivas as ações em saúde, faz-se necessário não somente impedir que a doença aconteça, mas também criar formas para que os indivíduos e suas coletividades possam adoecer e se recuperar, estando orientadas para a ampliação máxima da margem de segurança e as possibilidades das pessoas, lidarem com as injúrias do meio em que se inserem e vivem (ALVES, 2003). A saúde e a doença não devem ser conceituadas diante da falta ou presença de alguns agentes etiológicos ou sinais/sintomas (BRANT; MINAYO-GOMEZ, 2004).

Existem novas doenças de etiologia ambiental e outras que foram agravadas pela contaminação do ambiente, não só relativas ao meio natural, mas também ao ambiente de trabalho e a vida cotidiana das pessoas (LEFF, 2001). Considera-se que várias doenças com possível associação ambiental podem estar relacionadas a muitos fatores e suas inter-relações (Rigotto, 2003), estando o surgimento e ressurgimento de doenças estritamente potencializadas pela interação da degradação socioecológica e da deteriorização dos programas de saúde pública, entre outros fatores (NAVARRO et al, 2002).

Considera-se que o processo saúde/doença humano está diretamente relacionado a maneira como é desenvolvida a relação produção e consumo em uma dada sociedade, em um dado momento histórico, partindo da premissa de que o referido processo, é um construto da relação do social com o biológico (Vicentin; Gomes-Minayo, 2003), o que possibilita o entendimento de que o processo saúde/doença é resultante das condições de vida e trabalho, o que permite buscar compreender como ela se apresenta na coletividade (VALLA, 1992). Considera-se, então, o processo saúde/doença como resultante da dialética existente entre os valores de uso para a classe social, proveniente das manifestações da reprodução social e os contra-valores para a reprodução de classe (ALMEIDA-FILHO, 2004).

A saúde, conforme o anteriormente referido, é resultante de um processo de produção, sem esquecer de que “(...) toda a produção é uma co-produção em que o produtor é também modificado pelo produto” (Campos, 2000 p. 223) e também que a saúde é definida a partir de uma norma previamente instituída, mas que cada ser humano percebe-se ou não doente de acordo com suas experiências e vivências e que o saudável em um dado momento, poderá tornar-se patológico em outro (CANGUILHEM, 1966). Em outras palavras, é dizer que a saúde do indivíduo é definida por sua subjetividade, que está em consonância/dissonância com seu contexto e que tal subjetividade, intervêm no seu processo saúde/doença (Castiel, 1994), admitindo desta maneira, que “A saúde é aquilo que pode ser útil a um homem ou a uma tarefa, ainda que para outros signifique doença” (BRANT; MINAYO-GOMEZ, 2004 p. 221). Desta maneira, as normas instituídas inclinam-se a encobertar, socialmente, aspectos

fundamentais da condição humana, as quais não são passíveis de ser excluídas, mas que possuem certa tendência a serem negadas (CZERESNIA, 2004).

Ressalta-se que a saúde é percebida apenas quando há uma alteração em sua lógica própria, sendo concebida como uma particularidade da existência humana (CEZAR-VAZ, 1997). A partir do anteriormente exposto, considera-se que

Saúde é um universal concreto, é uma estrutura de organizações que consiste no conjunto de relações de produção de componentes, que tem como conteúdo a produção de congruência interna e externa dos corpos. Componentes que vão modificando, transformando as relações entre si, à medida que vão interagindo com o ambiente. Portanto, saúde constitui um sistema enquanto unidade concreta que transforma e faz desenvolver este conjunto, esta rede de relações de produção de componentes que se expressa nas formas biológicas do ser humano e nas estruturas das ações coletivas. Estas, por se situarem essencialmente na exterioridade do mundo dado, são, ao mesmo tempo, expressão e condição de desenvolvimento das formas biológicas, postas na individualidade do sujeito que é estruturalmente social (CEZAR-VAZ, 1997 p. 67).

Falar em saúde remete à vida dos ser humano, ao seu trabalho e as suas relações com o mundo (Melo; Figueiredo, 2003), considerando-se que são capazes de “(...) construir relações de relações” (Schramm; Castiel, 1992 p. 387) e desta maneira relacionam-se a sua saúde, o contexto físico, social e cultural, nos quais estão inseridos (Melo; Figueiredo, 2003; Contandriopoulos, 1998), estendendo a saúde para os fatores sociais, econômicos e psicológicos (ASSUNÇÃO, 2003). Salienta-se que o contexto social é embasado em uma dada sociedade, em um dado momento histórico, determinado pela relação existente entre a estrutura econômica desta sociedade, suas instituições políticas e seu nível de desenvolvimento tecnológico (CONTANDRIOPOULOS, 1998)

Percebe-se, então, a complexidade do Processo Saúde/Doença humano, por considerar que “(...) complexidade é a união entre a unidade e a multiplicidade” (MORIN, 2002 p. 38). Neste sentido, reconhece-se que a multiplicidade deste processo, está atrelada a diversidade dos fatos referentes à vida humana e talvez esta diversidade seja oriunda não somente da biologia, mas também da cultura, porque os seres humanos, são seres que mesclam o biológico e o cultural (Castiel, 1994) e que sem esta cultura seriam pensados como “(...) um primata de mais baixo nível” (MORIN, 2002 p. 52).

Considera-se que são os valores culturais que determinam as necessidades humanas, especificando também a forma como as mesmas são satisfeitas (Leff, 2001), a partir desta premissa, ousa-se dizer que as necessidades de saúde de um determinado grupo são determinadas por seus componentes e não pelos profissionais de saúde.

Os seres humanos fazem parte de um sistema vivo, o qual apresenta distintos graus de complexidade, que estão atrelados a maneira como se reage dentro deste sistema diante das variações do meio, ou seja, das opções que os seres deste sistema possuem para se auto-organizarem, admitindo a existência de troca, energia e informação entre o sistema e o ambiente (SCHRAMM; CASTIEL, 1992). Assim, o cuidado à saúde de outras pessoas, significa ir além da construção de um objeto e atuação sobre ele, para realmente “cuidar”

(...) há que se considerar e construir projetos, há que se sustentar, ao longo do tempo, uma certa relação entre matéria e o espírito, o corpo e a mente, moldados a partir de uma forma que o sujeito que opor à dissolução, inerte e amorfa, de sua presença no mundo” (AYRES, 2001 p. 71)

É o cuidado que desvela, concomitantemente, “(...) o mundo que em que se vive, isto é, o mundo que se antecipa, se escolhe e se negocia, e os sujeitos que o antecipam, escolhem e negociam” (Ayres, 2004 p. 587), sendo algo reciprocamente determinado e determinante de opções e incertezas (AYRES, 2004).

E ao se falar em saúde, não se pode esquecer da Promoção da Saúde, a qual pode ser definida, como uma pactuação entre os suportes educacionais e ambientais, visando atingir ações e condições de vida, as quais direcionem à saúde (CANDEIAS, 1997). Outra definição possível, é a abordagem socioambiental, que a define como a capacitação de indivíduos e coletivos para controlar os seus determinantes de saúde, melhorando desta maneira, sua qualidade de vida (CARVALHO, 2004). A Promoção da Saúde possui como estratégias o uso da informação, educação e comunicação em saúde, com fortalecimento da participação popular, o empoderamento e a ação política para a formulação e implantação de políticas públicas saudáveis (RESTREPO, 2001).

A Promoção da Saúde auxilia no aumento da qualidade de vida que pode ser definida como “(...) una adaptación entre las características de la situación de la realidad y las expectativas, capacidades y necesidades del individuo tal como las percibe él mismo y el grupo social” (RAMÍREZ, 2001 p. 57). A qualidade de vida, dentro das perspectivas progressistas da Promoção da Saúde, também é considerada no que se refere a elaboração de políticas públicas intersetoriais, já que se considera o ambiente de forma ampla, indo além do campo específico da saúde (CZERESNIA, 2003). Consideram-se essas perspectivas como progressistas, já que o conceito moderno de Promoção da Saúde, surgiu nos países desenvolvidos, tais como o Canadá e os Estados Unidos (Buss, 2000), podendo ocultar “(...) uma abordagem funcionalista e conservadora, que favoreça o *status quo* e reforce a

hegemonia do ideário da ordem neoliberal (Carvalho, 2004 p. 676), já que os esforços da promoção da saúde devem ultrapassar o indivíduo para alcançar o sistema social (TERRIS, 1996).

Uma questão emerge ao se pensar na Promoção da Saúde: qual a maneira mais eficaz para que realmente sejam efetivas as ações em saúde? Para responder a esta pergunta, pense na Educação em Saúde. A Educação em Saúde, pode ser definida como “(...) quaisquer combinações de experiências de aprendizagem delineadas com vistas a facilitar ações voluntárias conducentes à saúde” (CANDEIAS, 1997 p 31). O ambiente laboral e seus trabalhadores estão muito envolvidos nos objetivos propostos pela Educação em Saúde, já que os profissionais de saúde mantêm contato direto com os trabalhadores que já freqüentam ou que se quer que freqüentem determinados programas de saúde (Candeias, 1997), considerando também que a Promoção da Saúde, enfoca a co-responsabilização dos diversos atores envolvidos, pelos seus problemas de saúde e pelas soluções propostas (Buss, 2000), o que requer uma conscientização das pessoas enquanto sujeitos de suas ações, a qual pode ser possibilitada pela Educação em Saúde. Embora a relação entre educação e saúde, no Brasil, tradicionalmente, enfoque os conselhos a serem seguidos pelas pessoas, tornando o acesso aos serviços de saúde como uma responsabilidade individual (VALLA, 1992).

Existem dificuldades em operacionalizar os projetos de Promoção da Saúde, o que independe das distintas perspectivas filosóficas, teóricas e políticas, já que as adversidades se apresentam como inconsistências, contradições e aspectos não bem esclarecidos, o que não distingue suficientemente as práticas preventivas das de promoção da saúde (CZERESNIA, 2003). O que conduz esse aspecto a ser considerado como um ponto crítico no debate sobre Promoção da Saúde, embora sejam enfoques complementares, tanto no âmbito individual, quanto no coletivo, já que seus conteúdos teóricos se diferenciam mais precisamente do que suas práticas (BUSS, 2003). A Promoção da Saúde e a Prevenção de doenças, diferenciam-se basicamente por seu foco de atenção, já que a Promoção da saúde considera o saudável, buscando por influenciar as condições de vida das pessoas, enquanto que a Prevenção de Doenças considera as doenças e os riscos de adoecer, dirigindo-se mais ao indivíduo (Restrepo, 2001), tendo como objetivo evitar a doença e sua ausência seria um resultado suficiente (BUSS, 2003). Estas inconsistências levantam a questão da inserção da Saúde Pública como responsável por promover a saúde, já que suas práticas são organizadas em torno de conceitos de doença (CZERESNIA, 2003). Assim, há a necessidade de que sejam criadas ações de prevenção de doenças, as quais tenham a capacidade de diminuir a exposição a riscos desnecessários e concomitantemente, criar políticas de Promoção da Saúde que

possibilitem aumentar, nas pessoas a sua capacidade de tolerância, enfrentamento e correção dos riscos que inevitavelmente, estão inseridos em sua história (CAPONI, 2003).

E esses riscos que se inserem na história das pessoas, podem estar presentes também no ambiente, que pode ser pensado como o local onde interagem inúmeros processos biológicos, culturais, políticos, econômicos, entre outros; ou como define Leff (2001) “(...) uma visão das relações complexas e sinérgicas gerada pela articulação dos processos de ordem física, biológica, termodinâmica, econômica, política e cultural” (Leff, 2001 p. 282), podendo ser caracterizado simplesmente como o que “está ao redor” (Pignatti, 2004), sendo o território construído socialmente em um meio onde ocorrerão as ações humanas (LEROY,2002).

Quando se reflete acerca do ambiente, rapidamente evidencia-se a questão ambiental, a qual é percebida como a resultante dos conflitos existentes entre o Estado, a sociedade, o desenvolvimento e a natureza (Vargas, 2003) e que possui uma face global, já que as fronteiras e as políticas nacionais são relevantemente caracterizadas por tendências que produzem em escalas superiores (ANDRADE, 2004). Em sua face global, apresenta fatores tais como o efeito estufa, o buraco na camada de ozônio, a poluição atmosférica e a perda da biodiversidade, reconhecendo que as implicações ambientais locais, atingem de maneira significativa a saúde humana, através da degradação da água, ar e solo, dos ambientes domésticos e de trabalho (Pignatti, 2004).

Os seres humanos tendem a desconsiderar o impacto de sua ocupação no planeta, ou seja, ignoram a relação existente entre o uso inadequado dos recursos e modelos de produção e políticos, com a sobrevivência de sua espécie (CHAME, 2002). Considerando também que na atualidade

O cidadão é transformado em um consumidor, de modo a direcionar sua atenção para longe dos problemas estruturais das sociedades industrializadas que conformam os padrões de trabalho, produção e consumo degradantes das condições de vida e que conformam injustiças ambientais, e a não desafiar o papel desempenhado pelo Estado na regulação, controle, prevenção e precaução destes problemas (FREITAS, 2003 p. 147).

As inovações tecnológicas possuem implicações no ambiente, visto que os poluentes e dejetos são efeitos da atividade técnica (ANDRADE, 2004). Salienta-se que os problemas ambientais, bem como os sanitários, são complexos, por envolverem o meio físico-biológico, a produção, a organização social, entre outros aspectos, com seres humanos e ecossistemas, os quais podem ser considerados mais saudáveis ou vulneráveis diante dos riscos (PORTO; ALMEIDA, 2002). Então, ao se considerar que existem inúmeros ambientes estabelecidos

histórica, geográfica, social e culturalmente, emerge a necessidade de se ponderar que um problema ambiental, correlaciona-se a simultaneidade de muitos problemas ambientais, os quais abrangem distintos e conflituosos conhecimentos acerca de sociedade (FREITAS, 2003).

Os problemas ambientais que ameaçam aos seres humanos, estão intrinsecamente determinadas pelos setores econômico, jurídico-político da maneira de produção capitalista, os quais refletem diretamente na saúde humana (RIGOTTO, 2003). É inegável que os efeitos da degradação ambiental, possam ser expressos na saúde humana, até mesmo porque, a degradação ambiental está diretamente relacionada a deteriorização das condições sociais, onde são produzidas e propagadas epidemias e doenças da pobreza. Estas são oriundas dos inúmeros problemas referentes ao saneamento do ambiente onde as populações estão inseridas, bem como da inadequação dos serviços médicos disponíveis, os quais estão voltados a cura de doenças, inexistindo sistemas de prevenção e atenção prioritária à saúde da população (LEFF, 2001). Também, quando se pensa em explicar as doenças em coletivos humanos, incluindo nesta reflexão a qualidade de vida e saúde, faz-se necessária a inclusão da categoria ambiente em seus muitos sentidos para que seja possível compreender integralmente estes problemas (CÂMARA; TAMBELLINI, 2003).

Embora muito tenha contribuído o saber médico para conter e reduzir as doenças infecciosas e imunopreviníveis, é na maneira sociambiental de organização que as doenças emergem ou ganham novas faces (PIGNATTI, 2004), considerando também que os conflitos socioambientais são oriundos das lutas entre grupos sociais procedentes dos diversos tipos de interações por eles sustentadas com o seu meio natural (CUNHA, 2003). Enfatiza-se ainda, que muitos dos problemas ambientais e de saúde do trabalhador, distinguem-se dos demais, por existir uma inter-relação entre os processos sociais, econômicos, tecnológicos, produtivos, biológicos e físicos (PORTO; FREITAS, 1997) e que a independência humana e a sustentabilidade ambiental somente serão resolvidas com o saber técnico articulado e estabelecido coletivamente, que podem ser recuperados apenas com os princípios de inovação (ANDRADE, 2004).

2. 2. A SAÚDE DO TRABALHADOR

2.2.1 Do privado ao público: um pouco da história da Saúde do Trabalhador.

A medicina do trabalho surgiu na Inglaterra na metade do século XIX como uma maneira de cuidar da saúde dos operários das indústrias (MENDES; DIAS, 1991). A presença médica dentro das fábricas visava a detecção de condições que causavam danos à saúde dos trabalhadores (Minayo-Gomez; Thedim-Costa, 1997), mas também era uma forma de que os mesmos continuassem ativos no Processo de Produção (MENDES; DIAS, 1991; MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997).

Assim, os serviços médicos à saúde do trabalhador, caracterizavam-se por: serem serviços dirigidos por médicos de extrema confiança do proprietário da fábrica; eram centrados no profissional médico; a prevenção dos agravos à saúde era tarefa somente do médico e qualquer problema de saúde que os trabalhadores tivessem, eram totalmente de responsabilidade médica (MENDES ; DIAS, 1991).

Ressalta-se que esse tipo de serviço expandiu-se rapidamente para outros países juntamente com o processo de industrialização e frente às dificuldades encontradas pela classe trabalhadora em ter acesso aos serviços de saúde, manteve a dependência dos trabalhadores e de suas famílias, bem como o controle da força de trabalho (MENDES; DIAS, 1991).

Devido à preocupação com os serviços médicos aumentar sua proporção, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 1958 substituiu o até então denominado Serviços Médicos do Trabalho por Serviços de Medicina do Trabalho (MENDES; DIAS, 1991).

A partir da Recomendação 112 da OIT, os Serviços de Medicina do Trabalho são destinados a: proteger os trabalhadores de todos os riscos à sua saúde, os quais resultem do processo de trabalho; auxiliar na adequação física e corporal dos trabalhadores de acordo com suas especificidades no ambiente laboral; contribuir no estabelecimento e manutenção do bem-estar físico e psíquico dos trabalhadores. Cada uma destas atribuições pode resultar em outras características, as quais estão relacionadas aos Serviços de Medicina do Trabalho que se centravam exclusivamente no saber médico, o que propicia aos mesmos manterem-se em uma posição na qual detêm poder absoluto. A partir deste poder absoluto atribuído ao profissional médico, cabia-lhes selecionar os trabalhadores mais aptos para determinado

processo de trabalho e treinar-lhes para desenvolverem suas tarefas laborais a partir de atividades educativas (MENDES; DIAS, 1991).

Devido ao anteriormente referido, pode-se perceber que os trabalhadores selecionados, eram aqueles que apresentavam uma menor probabilidade de se afastar de suas atividades laborais por motivos relacionados a sua perda de capacidade de venda de sua força de trabalho, referentes ao seu Processo Saúde/Doença. Outro fato que ressaltava a importância dos Serviços de Medicina do Trabalho próprios das empresas, é que os trabalhadores, que apesar da seleção rigorosa adoecessem, retornassem as suas tarefas o mais brevemente possível, tendo em vista que seu retorno não dependia dos serviços estatais muitas vezes demorados (OLIVEIRA; TEIXEIRA apud MENDES; DIAS, 1991).

No período da II Guerra Mundial e Pós-Guerra, o trabalho nas indústrias era muito intenso, o que gerou muitos óbitos devido a acidentes de trabalho e por doenças decorrentes do Processo de Trabalho, o que tornou-se um transtorno para os empregadores, os quais necessitavam de pessoas capazes de realizarem as tarefas de suas indústrias e também para as companhias de seguro, que pagavam altas indenizações referentes as incapacidades decorrentes do referido Processo. Além disso, os próprios trabalhadores demonstraram sua insatisfação referente aos Serviços de Medicina do Trabalho (MENDES; DIAS, 1991).

A partir do anteriormente referido, a necessidade de uma reorientação dos Serviços de Medicina do Trabalho, já que os mesmos até aquele momento, não intervinham nos riscos presentes no ambiente de trabalho, o que se tornou possível devido a outras disciplinas e outros profissões, além da Medicina, inserirem-se neste contexto. Desta forma, nasceu a Saúde Ocupacional, dentro de grandes indústrias com uma equipe multiprofissional, enfatizando a higiene industrial e objetivando controlar os riscos ambientais (MENDES; DIAS, 1991).

A Saúde Ocupacional relacionou o ambiente de trabalho ao corpo do trabalhador, incorporando a multicausalidade, ou seja, muitos fatores de riscos confluem para a produção de uma doença. As ações que deveriam garantir a saúde do trabalhador em seu sentido mais amplo, restringiram-se a intervir pontualmente sobre os riscos mais evidentes, enfatizando a utilização de equipamentos de proteção individual ao invés dos de proteção coletiva, estabeleceu maneiras “seguras” de se trabalhar, o que em determinadas instâncias, apenas constituíam um quadro de prevenção simbólica (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997).

2.2.2 A Saúde do Trabalhador no Brasil

No Brasil, muito tempo após em relação aos industrializados, iniciou-se a adesão à Saúde Ocupacional, reproduzindo o que ocorreu nos países desenvolvidos. Muitos progressos ocorreram, entre eles podemos citar: a criação da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO)¹ e a criação das Normas regulamentadoras (NR's)². A Saúde Ocupacional não respondia de maneira adequada às necessidades de saúde dos trabalhadores, já que o seu enfoque era o ambiental e além disso, destacaram-se outros fatores: mantinha seu referencial na medicina do trabalho, a qual era mecanicista; haviam lutas corporativas que se contrapunham à interdisciplinaridade; o processo de trabalho crescia em um ritmo acelerado e a capacitação de recursos humanos entre outros fatores, não acompanhava tal ritmo; abordava os trabalhadores como objeto das ações de saúde; a manutenção da saúde ocupacional em detrimento do setor saúde (MENDES; DIAS, 1991).

Tanto a Medicina do Trabalho, quanto a Saúde Ocupacional eram reducionistas, limitando-se a percepção de que o adoecimento dos trabalhadores, referia-se apenas às doenças e acidentes ocupacionais puros. Desta maneira, não se admitia que os trabalhadores enfrentavam enfermidades e morressem de forma semelhante à população em geral, e também, conseqüentemente, de sua inserção em processos de trabalho, os quais são modificados de acordo com o momento histórico, no qual se inserem dentro de um mesmo modo de produção (LACAZ, 2000).

A Saúde Ocupacional não atendia de maneira adequada às necessidades dos trabalhadores e assim sendo, é criada, então, a Saúde dos Trabalhadores (Mendes; Dias, 1991), embora não exista uma data de referência, supõe-se que no final dos anos 70 do século passado (Lacaz, 1997), dentro do processo de reforma sanitária, passando a ser atribuição da Saúde Pública (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 2003). Para sua estruturação, o movimento da Saúde do Trabalhador teve contribuições de muitos setores: adotou o modelo

¹ A FUNDACENTRO foi criada oficialmente em 1966 e atualmente trabalha em três linhas: desenvolvimento de pesquisas em segurança e saúde no trabalho; difusão de saberes através de cursos, congressos, seminários, palestras, produção de material didático e de publicações periódicas científicas e informativas e prestação de serviços à comunidade e assessoria técnica a órgãos públicos, empresariais e de trabalhadores (www.fundacentro.gov.br).

² As normas regulamentadoras, atualmente em número de 29, são os principais instrumentos para que o Ministério do Trabalho e Emprego, realize vistorias e fiscalizações as condições dos ambientes de trabalho, as quais foram criadas na lei nº 3124/78 (BRASIL, 2001).

explicativo do processo saúde/doença da Epidemiologia social; estabeleceu parcerias com o movimento sindical; adaptou as maneiras de estudo das condições de trabalho da Saúde Ocupacional (DIAS, 2002).

A Saúde do Trabalhador se ocupa de compreender a relação existente entre o Processo de Trabalho e o Processo Saúde/Doença dos Trabalhadores (BRASIL, 2001b). *A priori*, representa um anseio que une os trabalhadores, os profissionais de saúde, técnicos e pesquisadores sob princípios nem sempre esclarecidos (Minayo-Gomez; Thedim-Costa, 1997), buscando posicionar os trabalhadores como atores fundamentais de transformação em suas condições de trabalho e saúde (PORTO; FREITAS, 1997).

Esta área considera os riscos à saúde, presentes no ambiente de trabalho, aos quais os trabalhadores estão expostos (BRASIL, 2001b). A Saúde do Trabalhador, compromete-se fundamentalmente, com a complexidade do processo saúde-doença dos trabalhadores compreendendo em suas ações os aspectos políticos, jurídicos e técnicos ao posicionamento ético, o que requer definições evidentes frente a um extenso e perplexo percurso a ser seguido (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997). Permite também que a diversidade epidemiológica dos agravos à saúde do trabalhador possa ser contemplada em seus variados aspectos etiológicos, tais como a introdução de novos avanços tecnológicos e a organização do trabalho (LACAZ, 1997). É dizer que o avanço científico e tecnológico pode produzir conseqüências paralelas incertas ou desconhecidas (PALMA; MATTOS, 2001).

A área Saúde do Trabalhador procura atender integralmente a saúde dos trabalhadores, com ações curativas e preventivas, buscando por modificar as condições geradoras de problemas tais como a doença e o acidente de trabalho, com o intuito de evitar que se repitam (DIAS, 2002).

As ações da Saúde do Trabalhador devem ser iniciadas com a identificação e controle dos riscos à saúde presentes no ambiente de trabalho ou partindo do diagnóstico, tratamento e prevenção de danos à saúde, decorrentes do Processo laboral do indivíduo e do coletivo (Brasil, 2001 b), não esquecendo de que os trabalhadores apresentam enfermidades à saúde, semelhantes ao da população em geral e por estarem vinculados ao trabalho, adquirem um perfil diferente como, por exemplo, quando se compara um agravo entre a população em geral e os trabalhadores, estes apresentam-no em uma faixa etária mais antecipada (LACAZ, 2000). É relevante frisar que o trabalhador, ao ser atingido pela organização do trabalho, tem sua forma de enfrentamento dos riscos comprometida, o que acarreta em efeitos sobre a sua saúde, ainda não bem conhecidos ou dimensionados (ASSUNÇÃO, 2003). Desta maneira, não se deve desconsiderar que os sintomas de determinada doença são manifestados de modo

distinto entre os indivíduos e que a exposição aos riscos depende da forma como o trabalhador realiza seu trabalho (Assunção, 2003), visto que para trabalhar, faz-se necessária a reflexão acerca da gestão da atividade, as quais abrangem desde o planejamento à execução (Vilela; Iguti; Almeida, 2004), o que pode conduzir o trabalhador, quando possível, a organizar condições favoráveis para a preservação de sua saúde (ASSUNÇÃO, 2003).

Considera-se que a maneira de trabalhar, de se relacionar, labutando com o tempo, o espaço e os equipamentos, ou seja, a forma como o trabalho é organizado, representam, sabidamente, danos à saúde do operário, sendo que a alta prevalência destes, para os trabalhadores, acarreta em um prejuízo para a sua saúde e capacidade para o trabalho, podendo ser traduzida para o gerente e proprietário, como uma perda na produtividade e na qualidade do produto (SATO, 2002). Qualidade esta, que não pode ser mencionada sem que exista também, a qualidade dos ambientes e condições de trabalho, que pode ser auxiliada pela democratização da convivência entre os trabalhadores em seus locais de trabalho (LACAZ, 2000). Salienta-se ainda, a qualidade de vida do trabalhador, considerando que qualidade de vida

(...) é uma noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e a própria estética existencial. Pressupõe a capacidade de efetuar uma síntese cultural de todos os elementos que determinada sociedade considera seu padrão de conforto e bem-estar. O termo abrange muitos significados, que refletem conhecimentos, experiências e valores que indivíduos e coletividades que a ele se reportam em variadas épocas, espaços, histórias diferentes, sendo portanto uma construção social com a marca da relatividade cultural. (MINAYO; HARTZ; BUSS, 2000 p. 8)

Devido às inúmeras transformações decorrentes do mundo do trabalho e da sociedade, emergiu uma crise para a Saúde do Trabalhador, visto que tais modificações, estão relacionadas ao processo de reestruturação capitalista que transforma as condições de trabalho, referentes as suas maneiras de organização e controle, trazendo como consequência, novos ritmos laborais, os quais são muitas vezes delimitados externamente pelos compradores e por exigências referentes a formação dos trabalhadores e seu comportamento diante da ordem organizacional da instituição (ASSUNÇÃO, 2003). Salienta-se também que na relação de produção existente entre o modernizar ou se extinguir, cogita-se em aumentar a produtividade, mas a mesma não é decorrente somente de adventos tecnológicos, mas sim da reorganização do trabalho, intensificando-o (LACAZ, 2000) e que estas tecnologias e a alteração das relações de trabalho dela provenientes, introduzem novos valores e hábitos, fazendo com que penetrem no ambiente de trabalho, novos riscos à saúde do trabalhador de

ordem física, química, biológica, ergonômica e psicossocial, mecânica e de acidentes, ocasionando novas doenças relacionadas ao trabalho e acidentes de trabalho (RIGOTTO, 2003). Neste cenário, as atenções são direcionadas ao Sistema Único de Saúde (SUS) por ser para ele que as pessoas recorrem quando doentes devido aos riscos ambientais, oriundos dos processos de trabalho ou pela exploração irracional da natureza (DIAS, 2002). Segundo a mesma autora, quando se fala nisso, fala-se em algo que está ocorrendo nos serviços de saúde, os quais não estão munidos de tecnologias para assistirem aos doentes e vigiar os fatores de riscos, procedentes das relações produção-consumo, trabalho e ambiente (DIAS, 2002).

A partir do exposto, surgiram novas necessidades para esta área de investigação, o que requer atuação interdisciplinar (PORTO; ALMEIDA, 2002), e como sendo uma área de atuação recente na Saúde Pública brasileira, tem como um de seus principais desafios, construir uma abordagem teórico-metodológica integradora, rompendo com o reducionismo presente na Medicina do Trabalho e na Saúde Ocupacional (PORTO; FREITAS, 1997). Enfatiza-se que, com a interdisciplinaridade na Saúde do Trabalhador, as Ciências Sociais, muito contribuíram para a quebra do paradigma positivista, que existe na antiga medicina do trabalho e saúde ocupacional, considerando a dimensão social e histórica do processo de trabalho e processo saúde/doença, deferindo ao último, a multicausalidade (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 2003).

Mesmo com a referida exigência desta área, o médico, embora tenha transcorrido algum tempo desde a criação dos Serviços Médicos de Saúde do Trabalhador e das modificações realizadas nesta proposta inicial, ainda continua sendo o ator principal na Medicina do Trabalho, orientado pela teoria da unicausalidade, ou seja, para uma doença, um agente etiológico específico (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997). Desta forma, desconsidera-se que “(...) o efeito do trabalho sobre a saúde é muitas vezes silencioso e não apreendido pelo saber estritamente médico” (Assunção, 2003 p 1008) e que as implicações sociais e ambientais oriundas dos adventos tecnológicos e das alterações organizacionais decorrentes deste processo, deixam marcados os corpos dos trabalhadores e que os riscos à sua saúde, existem em um contexto que podem alterar, também a sua potencialidade de causar danos (RIGOTTO, 2003).

Escrever acerca da área de Saúde do Trabalhador, torna-se complicado, visto que é uma temática bastante recente, necessitando de um aprofundamento na discussão sobre o caminho a ser percorrido para que atinja sua maturidade (LACAZ, 1997). Contudo acredita-se que a mesma possa evoluir em sua capacidade auto-reflexiva e atuar reunindo elementos novos aos seus marcos conceituais (PORTO; FREITAS, 1997).

2.3 RISCOS À SAÚDE DO TRABALHADOR

Ao se considerar as relações humanas com o mundo, não se pode esquecer dos inúmeros riscos, aos quais os seres humanos estão expostos, apesar de se imaginarem imunes e adotarem estilos de vida considerados arriscados (CASTIEL, 1994). É irrefutável que as pessoas, sempre enfrentam perigos, sejam eles decorrentes da natureza, tais como terremotos, ou os que elas escolhem, decorrentes de seu estilo de vida (SPINK, 2001). No entanto, não se pode desconsiderar que um grande número de indivíduos vivem em condições de extrema miséria, onde não existem opções de adotar determinado ‘estilo de vida’, dado que os mesmos apenas possuem estratégias para se manterem vivos (CASTIEL, 2002). Considera-se também, que a crise das certezas no mundo atual, a qual é indicada pelos teóricos do risco social, influencia diretamente a sociabilidade, atentando para a existência da incerteza e da instabilidade das práticas tecnológicas (ANDRADE, 2004).

Mas afinal, o que é risco? Risco pode ser entendido como algo adverso, estritamente relacionado à incerteza, representando a possibilidade de ocorrências futuras embasadas no cálculo de eventos pretéritos, sendo o porvir uma continuação do passado (Lieber; Romano-Lieber, 2002), surgindo como conceito, a partir do momento em que se torna possível considerar que o futuro, pode ser controlado (SPINK, 2001).

Risco é uma entidade probabilística, fazendo com que a previsão de ocorrência dos agravos não seja indiscutível, incontrolável; os riscos são na realidade, apenas possibilidades (Castiel, 2002), variando de acordo com a percepção de cada indivíduo, já que os seres humanos possuem distintas percepções acerca dos riscos aos quais estão expostos (Peres, 2002), ou seja, “(...) ‘risco’ é uma relação que pode ser estabelecida sob argumentos objetivos, mas a percepção e a aceitação desta relação objetivamente dada está sujeita aos aspectos culturais e pessoais (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002). Fato este atrelado, a espécie ter se diversificado, criando diferentes culturas e tradições para lidar com as questões referentes ao seu Processo Saúde/Doença (GUTIERREZ; OBERDICK, 2001).

Risco, como outro conhecimento qualquer, manifesta valores concorrentes, não representando algo estático e objetivo, mas que é incessantemente construído e negociado, como fator constituinte de uma rede de trocas sociais e de construção de sentidos (CARVALHO, 2004). Sua origem pode estar ligada a grandes empreendimentos em contextos incertos para o sucesso, tais como a navegação e a ocupação militar, tendo possibilidades de

ser um termo utilizado na relação mercantil, adquirindo a ambivalência de significados, referentes a prejuízos e aquisições simultâneas (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002).

Enfatiza-se que nos recentes discursos sobre o risco, o mesmo já não é considerado como problema, o problema agora, está relacionado à imprevisibilidade, a imponderabilidade e a complexidade existentes no cotidiano humano (Spink, 2001), considerando que na atualidade, não se pode suprimir os riscos ambientais de maneira pontual e específica (ANDRADE, 2004). Em outras palavras, é dizer que “A percepção dos riscos volta-se à relação entre o público e os riscos tecnológicos, estando associada, portanto, ao estudo da aceitação de determinadas tecnologias (...)” (SPINK, 2001 p.1280). Percebe-se também, que o risco como um construto social, possui um significado que replica o agir de sujeitos que reivindicam por seus interesses (CARVALHO, 2004).

Apesar do exposto, pode-se dizer que o risco é existente apenas quando se refere ao conhecimento sobre ele, podendo reduzi-lo e dramatizá-lo, embora não se possa eliminá-lo, já que esse conceito está aberto para ser definido e construído socialmente (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002).

Entre os inúmeros riscos, os quais vivencia-se cotidianamente, procurou-se salientar aqui os referentes ao processo de trabalho, por se entender que o mesmo, representa a maneira com a qual os indivíduos podem obter os bens necessários à sua sobrevivência, acreditando-se também que grande parcela da população trabalhadora do Brasil, está em permanente estado de emergência, de ameaça à sua vida (VALLA, 1992). Além disso, ao se apreender o conceito de processo de trabalho, como objeto de análise, há a possibilidade de reformulação do pensamento hegemônico, o qual estabelece vínculos reducionistas entre causa e efeito, através de uma abordagem uni ou multicausal, desconsiderando a extensão histórica e social dos processos de trabalho e saúde- doença humanos (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997). Justifica-se a atenção dispensada para os riscos constantes no trabalho, porque os seres humanos, dedicam-no, no mínimo, um terço do seu tempo diário, salientando que, a partir da Revolução Industrial, houve o surgimento de novos perfis epidemiológicos das populações e a emergência de novos riscos à saúde no trabalho (FRANCO, 2002). Frisa-se que existem diferenças nos parques industriais, os quais no Terceiro Mundo, agrupam processos de trabalho com situações de risco eminente, pouco dominado (Machado; Minayo-Gomez, 1994), considerando também que a organização do trabalho diferencia a maneira como o ser humano enfrenta os riscos aos quais está exposto, trazendo efeitos sobre a saúde, os quais não se conhece ou não se dimensiona adequadamente (ASSUNÇÃO, 2003).

Considera-se que as condições de trabalho atuais são melhores do que no passado, embora muitos problemas emirjam de forma aguda (Assunção, 2003) e que são inegáveis as conseqüências sociais e ambientais advindas das inovações tecnológicas e organizacionais, que deixam marcados os corpos dos trabalhadores e que seus riscos existem em um contexto sociohistórico, capaz de modificar também sua capacidade de causar danos à saúde humana (RIGOTTO, 2003). A partir disto, abordar os riscos à saúde dos trabalhadores, possibilita que sejam controladas as etiologias dos acidentes de trabalho, sejam eles representados por agentes físicos, químicos e biológicos potencialmente geradores de agravos à saúde, esforços físicos ou cargas mentais excessivas (Machado, 1997), considerando que o produto negativo agudo da relação saúde-ambiente, seja o acidente de trabalho, entre outros (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002).

Nota-se que, cada processo de trabalho, possui suas especificidades e desta maneira, uma gravidade própria de riscos para acidentes (Machado; Minayo-Gomez, 1994) e que em muitas situações, devido ao medo de se desempregar, o trabalhador se obriga a aceitar as situações de risco eminente (BUCK, 1996). A partir disto se considera que o desemprego, cujas características estruturais se intensificam cada vez mais, torna iguais identidades coletivas parcialmente desaparecidas na desigualdade da exclusão social (LACAZ, 2001).

Os fatores de risco à Saúde e segurança do trabalhador, podem ser classificados em físicos; químicos; biológicos; ergonômicos e psicossociais; mecânicos e de acidentes. O grupo dos fatores físicos é constituído por vibração, radiação ionizante e não-ionizante, entre outros. O grupo dos fatores químicos é constituído por agentes ou substâncias químicas. O grupo dos fatores biológicos é constituído pelos vírus, bactérias, entre outros parasitas. O grupo constituído pelos fatores ergonômicos e psicossociais são aqueles decorrentes da organização e gestão do trabalho. O grupo dos mecânicos e de acidentes se relaciona com a proteção das máquinas, arranjo físico e limpeza do ambiente de trabalho, sinalização, entre outros, os quais podem levar a acidentes de trabalho (BRASIL, 2001a).

Apesar de serem definidos os riscos à saúde dos trabalhadores, presentes em seu contexto de trabalho, o estudo da relação entre riscos-doença gera resultados quando se têm fatores específicos, mas pode se tornar limitado, visto que grande parte dos agravos à saúde referentes ao trabalho serem inespecíficos (ASSUNÇÃO, 2003).

Ressalta-se que controlar os riscos, é uma maneira importante de buscar proteger as pessoas das ameaças às suas vidas, o qual constitui um dos elementos de destaque no processo civilizador (CZERESNIA, 2004). Embora, tenha falhado, a expectativa de expandir e intensificar o controle de riscos na modernidade como uma maneira de regular, normatizar e

dominar o futuro, o que poderia representar para muitas pessoas, a liberdade, a felicidade ou simplesmente, a satisfação de suas necessidades (FREITAS, 2001).

O reconhecimento, por parte dos empregadores, dos riscos aos quais os trabalhadores estão expostos, através da legitimação das representações dos trabalhadores, é um fator fundamental para a Saúde dos Trabalhadores, não se tratando apenas de remunerá-los pelos riscos vivenciados, com o pagamento de adicional por insalubridade e periculosidade, instalando equipamentos de proteção, diagnosticando vínculos entre o trabalho e a saúde, no intuito de obter benefícios da previdência social. Estes procedimentos, representam um avanço importante para o objetivo maior que é o estabelecimento das etiologias dos agravos à saúde, as mudanças tecnológicas ou organizativas, as quais presidem os processos de trabalho estabelecidos (MINAYO-GOMEZ; THEDIM-COSTA, 1997).

Considerando a Saúde dos Trabalhadores e os riscos presentes à mesma no seu ambiente laboral, interessa, particularmente para este trabalho, os riscos à saúde dos trabalhadores portuários avulsos, podendo considerar que esta é uma das ocupações de risco, porque a questão referente ao risco-aventura pode apresentar-se de forma institucionalizada, principalmente nas atividades laborais, as quais requerem para sua execução, o domínio da vertigem (SPINK, 2001). Tal segmento produtivo, apresenta somente homens em seu quadro de trabalhadores, o que os tornam de certa maneira vulneráveis, talvez socialmente, partindo do conceito de que a vulnerabilidade social compreende todo e qualquer processo exclusório, discriminatório ou de enfraquecimento de grupos sociais (PALMA; MATOS, 2001). O homem é vulnerável porque a subjetividade masculina é formada em cima de valores tais como ser forte, capaz e protetor, decidido, corajoso, entre outros atributos, e este ideal de ser homem, acaba por impedi-los de se auto-conservarem, ou seja, manter o ideal masculino constitui um grande fator de risco para eles. Salienta-se ainda que as condutas e hábitos masculinos produzem além de modos de vida, modos de adoecimento e morte e que por serem os homens responsáveis pela assistência e providência as outras pessoas, tornam-se mais resistentes a procurarem por assistência médica, considerando também que as unidades básicas de saúde ou os ambulatórios, dificilmente se encontram funcionando após as 17 horas, restando-lhes os serviços de emergências, quando suas vidas realmente se encontram em perigo (BRAZ, 2005).

2.4 O PROCESSO DE TRABALHO NOS PORTOS BRASILEIROS

Para que se possa entender a atual regulação do trabalho nos portos brasileiros, faz-se necessário que se compreenda um pouco melhor o passado, já que a mesma representa uma ruptura com o que havia sido previamente estabelecido (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). Embora, saiba-se que no mundo do trabalho em prol da modernização e da competitividade no mundo globalizado, possui a tendência de desregular as conquistas trabalhistas, provenientes de séculos de luta (RIGOTTO, 2003). Salienta-se também que o trabalho portuário possui uma cultura secular, de traços definidos e próprios, que o diferencia de qualquer outro setor (Miranda; Soares; Muccillo, 2000) e que “O trabalho avulso foi uma das formas mais antigas de regulação das relações de trabalho no Brasil” (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000 p. 44).

A abertura dos portos brasileiros, ocorreu em 28 de janeiro de 1808, com a vinda da Família Real para o Brasil, através da “Carta Régia de Abertura dos Portos às Nações Amigas” (STEIN, 2002).

Nesta época, quando o Brasil era colônia de Portugal, os trabalhadores portuários eram basicamente escravos, os quais com o movimento abolicionista, foram uns dos primeiros a serem alforriados, começando a receberem pela venda de sua força de trabalho (ARAÚJO, 2000). Salienta-se também a presença de imigrantes anarquistas portugueses e espanhóis no Porto de Santos, os quais influenciaram a efetivação do sindicato de estivadores deste porto (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Historicamente, o controle das operações portuárias, sempre foram de responsabilidade do poder público e seus administradores, os quais esperavam que a carga chegasse até o porto, visto a inexistência da competitividade, a qual faria com que os custos das operações portuárias diminuíssem (STEIN, 2002). Mas segundo o mesmo autor, tal modelo de espera pela carga, por se mostrar ineficaz e obsoleto diante da globalização da economia, sofreu muitas transformações estruturais e institucionais na esfera administrativa, com o intuito de adequar os portos nacionais a esta nova realidade, permitindo que operadores portuários da iniciativa privada (STEIN, 2002).

Mas de que maneira o acima referido interferiu no trabalho portuário?

O século XX foi marcado pelas lutas existentes entre capital e trabalho, sendo que nos

portos brasileiros, havia a disputa entre a “estiva livre”, a qual era reivindicação dos operadores portuários, que assim poderiam contratar a mão-de-obra que melhor lhes conviesse. Do outro, estavam os sindicatos dos avulsos, os quais manifestavam seus interesses em prol da garantia de trabalho para os trabalhadores sindicalizados (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

No meio desta luta, os avanços tecnológicos acabaram por modificar o trabalho portuário, já que os navios que eram feitos de madeira, passaram a ser constituídos por chapas de aço; os motores de um tempo foram substituídos pelos de três tempos; os cargueiros nos período pós 2ª guerra mundial, começaram a ser fabricados em série e passaram por um processo de especialização, surgindo os graneleiros³, os ro-ro⁴, entre outros. Com tais adventos, a afirmação de que o processo de trabalho no porto se modificou é verdadeira, visto que com a invenção dos contêineres, os trabalhadores portuários que antes “coqueavam”⁵ sacos, passaram a operar guindastes eletrônicos computadorizados, os quais fazem o trabalho de 50 a 100 homens, passando o trabalhador braçal, a ser um operador de máquinas nos portos mais avançados do mundo (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Como mencionado acima, um único homem operando o guindaste faz o trabalho de 50 a 100 trabalhadores, o que nisto implica? Ora, essa inovação tecnológica, a qual surgiu de uma nova lógica capitalista, diminui significativamente o trabalho para muitos portuários. Em outras palavras, é dizer que “(...) ao automatizar e robotizar processos produtivos, corta postos de trabalho” (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Devido a necessidade de aumentar a produtividade nos portos brasileiros, após muitas negociações, foi sancionada a lei 8630/93, a qual dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias (BRASIL,1993). Nota-se que esta lei, em tese inspirada no chamado modelo de livre mercado, mudou as relações de trabalho existentes no porto, como se pode observar na desregulamentação do trabalho na orla portuária, a criação da multifuncionalidade⁶ para o trabalhador portuário, ameaça visível da

³ Navios graneleiros são aqueles que movimentam cargas a granel, as quais são cargas que podem ser misturadas, como exemplo, cita-se os cereais e o minério de ferro (SANTOS NETO; VENTILARI, 2002)

⁴ Navios porta-veículos, os quais recebem a denominação ro-ro (roll-on, roll-off) por possuírem uma rampa elevadiça por onde os veículos embarcam e desembarcam com o uso de suas próprias rodas (STEIN, 2000; SANTOS NETO; VENTILARI, 2002).

⁵ Nota da autora: “Coquear” sacos significa carregar sobre a cabeça sacos de aproximadamente 50 quilos.

⁶“(…) multifuncionalidade pode ser definida como uma união de duas definições existentes, ou seja, possibilitar uma polivalência do trabalhador portuário avulso, habilitando-o a operar os diversos tipos de equipamentos portuários, incorporando diversas habilidades profissionais, aumentando as ofertas de trabalho e evitando a ociosidade em caso de falta de serviço ou não-engajamento em sua atividade originária” (STEIN, 2002 p.119).

automação das operações portuárias, a redução do número de trabalhadores da área operacional e a ameaça de desemprego proveniente da modernização na área portuária (STEIN, 2002).

Para que possa haver um maior entendimento acerca da atual organização do trabalho nos portos brasileiros, faz-se necessário discorrer sobre esta lei.

A maior de todas as mudanças advindas da 8630/93, pode-se dizer que foi a modificação na organização laboral dos trabalhadores portuários avulsos. Antes da lei, os sindicatos que representavam as categorias de trabalhadores portuários avulsos, eram os responsáveis pela escalação e fiscalização dos mesmos, remunerando-os, pagando seus encargos sociais, repassando o relativo a férias e Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), sendo também responsável pelo fornecimento do Equipamento de Proteção Individual (STEIN, 2002). Com a referida lei, surge, então, o Órgão de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário (OGMO), o qual possui como atribuições, de acordo com o Capítulo V, artigo 18 da lei nº 8630/93: administrar o trabalho dos portuários e portuários avulsos; manter o cadastro e registro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso; treinar e habilitar o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro; selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso; estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para ingresso no registro de trabalhador portuário avulso; expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; recolher e efetuar o pagamento aos trabalhadores portuários avulsos do que lhes é devido pelo operador portuário, sendo responsável também pelo pagamento dos encargos fiscais, sociais e previdenciários. Compete também ao OGMO, conforme o disposto no art 19º, zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso (BRASIL, 1993).

Os sindicatos representavam um monopólio da mão-de-obra nos portos, a qual se manteve e se fortaleceu durante o século, demonstrando uma impressionante vitalidade (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). Além disso, a lei 8630/93, rompeu com o monopólio dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos, mantendo, contudo, a reserva de trabalho para os trabalhadores registrados (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). Em contrapartida, reconhece-se que os sindicatos nunca exerceram de forma alguma, monopólio de mão-de-obra no trabalho portuário, representando apenas meros intermediários entre os requisitantes e os requisitados (STEIN, 2002). Mas como explicar, por exemplo, o nepotismo que existia dentro dos sindicatos da estiva, os quais, comumente, aceitavam como novos filiados apenas os familiares dos que já eram sindicalizados? (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). Ou então, a existência ilegal das chamadas forças supletivas de trabalho, as quais eram compostas por

trabalhadores não sindicalizados, que na falta ou insuficiência dos trabalhadores sindicalizados, supriam a necessidade ocasional de maior mão-de-obra, os quais eram denominados de “bagrinhos”, “candidatos” ou “matriculados”? (STEIN, 2002).

Com o estabelecimento do OGMO nos portos organizados⁷ brasileiros, os sindicatos de classes, ficaram incumbidos, então, de interceder pelos interesses individuais e coletivos de cada categoria (STEIN, 2000). Ressalta-se que, a atual legislação é procedente de uma importante campanha de opinião pública financiada por empresários do setor portuário e encontrou uma forte resistência, principalmente por parte dos trabalhadores, os quais perceberam a lei, como uma ofensa aos direitos conquistados em muitos anos de pelegas sindicais (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Ao se falar nas pelegas sindicais, remete-se ao fato de que as mesmas garantiram, historicamente, direitos aos trabalhadores portuários avulsos inexistentes para as outras categorias trabalhistas menos organizadas, através da coação exercida sobre o governo e os empresários do setor portuário (SANTOS NETO e VENTILARI, 2000).

Na lei 8630/93, foram instituídas sete categorias de trabalhadores portuários avulsos, as quais são: capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e trabalhadores em bloco (BRASIL, 1993).

Os trabalhadores em capatazia são aqueles que realizam seu trabalho, movimentando os produtos no cais do porto e demais instalações de uso público, carregando/descarregando as embarcações com os equipamentos portuários (BRASIL, 1993).

Esta categoria, quando denominada capatazia avulsa, se subdivide em funções: chefe de plataforma, contramestre e fiscal do dia (STEIN, 2002).

O Chefe de Plataforma é o coordenador do trabalho dos trabalhadores em capatazia avulsa nos pátios e armazéns, fazendo cumprir as normas de higiene e segurança no trabalho.

O Contramestre é o responsável por controlar as equipes e manter contato direto com o operador portuário na decisão dos problemas surgidos na operação portuária.

O Fiscal do Dia ou 1º Ajudante, auxilia o fiscal geral no cumprimento da função e na parede; escalando os trabalhadores na ausência do fiscal geral. (STEIN, 2002)

Os trabalhadores da estiva são aqueles que movimentam a carga a bordo das embarcações, com os equipamentos de bordo (BRASIL, 1993). Estes se subdividem, de

⁷ Porto Organizado: o construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo o tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária” (BRASIL, 2006).

acordo com Stein (2002) em: chefe de estiva, contramestre de porão, guincheiro, guindasteiro, empilhadeira, estivador de porão, manobreiro, operador de ponte rolante e portaló.

O Chefe de Estiva é o responsável por toda a operação de estivagem de carga, tendo como atribuições: elaborar e supervisionar tecnicamente a operação, coordenar o trabalho do contramestre de porão; velar pelo cumprimento das normas de higiene e segurança do trabalho; trocar todos os trabalhadores por ele supervisionados em caso de negligência ou falta grave e enviar relatório sobre qualquer incidente ocorrido ou que tenha prejudicado a operação portuária.

O Contramestre de Porão zela pela execução dos serviços de estivagem nos porões do navio; observa a composição dos ternos; providencia soluções para os problemas durante a operação; comunica as avarias, providencia juntamente com o chefe de estiva e fiscal a emissão da Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT); reporta-se ao chefe de estiva.

O Guincheiro é o responsável por operar os guinchos de bordo do navio.

O Guindasteiro é o encarregado por operar os guindastes de bordo do navio.

O Empilhadeira é o responsável por operar as empilhadeiras nos porões do navio.

O Estivador de Porão é o encarregado por receber e acondicionar a carga no interior do porão.

O Manobreiro é o responsável pela retirada ou colocação dos veículos nos navios ro-ro e acondiciona-los nos caminhões cegonha.

O Operador de Ponte Rolante é o responsável por operar a ponte rolante dos navios especializados para celulose.

O Portaló é o responsável por sinalizar o local e a posição para acondicionamento da carga ao guincheiro, guindasteiro, e operador de ponte rolante, quando o navio não for especializado.

Os trabalhadores em conferência de carga são aqueles responsáveis por conferir os produtos, no que tange ao peso, procedência/destino, estado da carga, entre outros, em seu embarque/desembarque (BRASIL, 1993). Essa atividade se subdivide em: conferente chefe, conferente ajudante, conferente de lingada ou porão, conferente de avaria, conferente de balança, conferente de pátio e conferente de porta ou portão, sendo que somente as três primeiras são obrigatórias na composição dos ternos, e as outras existem somente se houver solicitação do operador portuário ou tomador de serviço (STEIN, 2002).

O Conferente-Chefe é quem planeja, coordena e acompanha as operações portuárias, mantendo comunicação constante com os oficiais de bordo e representantes dos operadores portuários; solicita os recursos materiais e humanos para que seja executada a operação;

institui em consenso com o Chefe de Estiva e trabalhador de terra, maneiras de otimizar os trabalhos; instrui os trabalhadores portuários a bordo ou em terra acerca da melhor maneira de confeccionar a lingada; emite a CAT; ao final da operação, entrega os documentos referentes a carga movimentada, ao operador portuário ou tomador de serviço; solicita que sejam refeitas as folhas de conferência, as quais apresentem erros de preenchimento ou rasuras; observa as normas de segurança e higiene no trabalho e substitui o trabalhador.

O Conferente-Ajudante é o assistente do conferente-chefe, substituindo-o quando necessário; realiza as atividades designadas pelo conferente-chefe; controla a relação dos trabalhadores envolvidos na operação; informa e fiscaliza o trabalho conforme as orientações do conferente-chefe; providencia o recebimento da carga a ser embarcada; observa a planificação de cada porão e promove a descarga com pronta remoção da carga; classifica e dispõe a carga nos depósitos; recolhe as folhas de conferência e romaneio da balança ao fim do trabalho.

O Conferente de Lingada ou Porão é o responsável por apontar com exatidão e clareza as marcas, contramarcas, números, espécie, peso, quantidade de volumes carregados ou por lingada, anotando-os nos respectivos cadernos e folhas; exige a rubrica do conferente-chefe em folha de descarga ou embarque; não permitir o carregamento de mercadorias sem o desembarço; anotar o início e o término da operação; separar todos os produtos que necessitam ser pesados; impedir que cargas destinadas a outros portos sejam descarregadas, comunicando o fato ao conferente-chefe; rubricar a minuta de embarque de todos os veículos provenientes de armazéns ou terminais fora da instalação portuária; entregar ao conferente-chefe, adequadamente preenchidas, as folhas de conferência após o término da operação, destacando quando a carga for perigosa, anotando seus códigos.

O Conferente de Avaria acompanha a pesagem dos produtos avariados, registrando marcas, contramarcas, números, espécies, além de todos os vestígios de estrago ou violação, e o peso declarado nos documentos de embarque; inspeciona a integridade das cargas, bem como procede à pesagem deles com o relatório dos danos aparentes; vistoria a carga próxima a balança, evitando seu extravio; licencia que apenas os volumes com danos, sem embalagem ou com embalagem inadequada ao transporte marítimo sejam inspecionados no ato da entrega na presença do depositário; solicita do depositário das cargas o termo ou folha de avaria, na qual deverão constar todas as anotações, adequadamente assinado por representante da autoridade portuária.

O Conferente de Balança é quem acompanha a pesagem dos volumes, registrando as marcas, contramarcas, números, espécies, renumerando o peso; verifica a precisão e correção

da pesagem dos caminhões transportadores junto à balança designada; confere a ordem emitida pelo conferente de lingada; fornece ao motorista transportador uma via de ordem de pesagem com a devida discriminação do peso líquido da mercadoria; executa o romaneio de conferência de balança; acompanha a pesagem por aparelho registrador ou balança automática no carregamento e descarregamento de carga a granel sólida, confeccionando a folha de conferência.

O Conferente de Pátio é aquele que encaminha à embarcação, as cargas que estiverem dispostas no pátio, conforme a determinação do conferente-chefe; realiza a conferência no serviço de carregamento e descarregamento de contêineres nos navios, pátios e armazéns.

O Conferente de Porta ou Portão é aquele que fica nas portas do depósito, registrando exatamente a marca, contramarca, número, espécie, quantidade e outras características dos volumes que entraram ou saíram do armazém.

Os trabalhadores no conserto de carga, são aqueles responsáveis por consertar as possíveis avarias nas embalagens dos produtos durante o seu embarque/ desembarque (BRASIL, 1993). Esta atividade, subdivide-se, de acordo com Stein (2002) em: consertador-chefe de equipe, consertador de porão e consertador de plataforma.

O Consertador-Chefe de Equipe é aquele que distribui os componentes do terno⁸ pelos quais é responsável; providencia que todas as ferramentas indispensáveis para o conserto que se fizerem necessários estejam disponíveis durante toda a operação; comunica ao operador portuário e ao sindicato todas as intercorrências da operação.

O Consertador de Porão realiza as tarefas determinadas pelo consertador-chefe; repara as embalagens e as cargas danificadas no porão do navio; transmite ao consertador-chefe e ao operador portuário os danos encontrados nas embalagens e nas cargas; realiza a marcação, remarcação, carimbagem e etiquetagem de volumes dentro do porão.

O Consertador de Plataforma repara o necessário nas cargas e descargas de sacarias, desde que já lingadas; transmitindo ao consertador-chefe toda e qualquer anormalidade verificada.

Salienta-se que esta categoria profissional, está reduzida numericamente, já que com a introdução dos contêineres, das novas tecnologias de movimentação de carga, poucos são os danos que necessitam ser reparados (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Os trabalhadores em vigilância de embarcações são aqueles responsáveis por vigiar a entrada e saída de pessoas e produtos a bordo das embarcações (BRASIL, 1993). Esses

⁸ Equipe de trabalho escalada para a operação portuária.

trabalhadores se subdividem em: vigia de portaló, vigia-ronda, vigia de porão, vigia-rampa, vigia rendição e vigia-chefe (STEIN,2002).

O Vigia de Portaló é o responsável por controlar a entrada e saída de pessoas nas embarcações; verificar o posicionamento da escada do portaló, observando a segurança e as medidas de proteção; elabora relatórios; observa a entrada de pessoas e animais a bordo das embarcações.

O Vigia-Ronda verifica a existência de escadas quebra-peito e cabos pendentes, os quais facilitem o acesso à bordo, providenciando se necessário sua remoção; coloca as bacias de iluminação na embarcação do lado que estiver para o mar; verifica a colocação das rateiras nas espias de amarração; evita que objetos ou volumes sejam enviados clandestinamente para fora da embarcação; ronda continuamente, controlando e fiscalizando a embarcação.

O Vigia de Porão é o responsável por verificar as condições da carga no início do serviço; pede ao Chefe de Estiva providência quando a carga não receber o tratamento adequado; evita o extravio ou furto dos produtos sob sua responsabilidade; verifica as entradas do porão, controlando seu acesso; elaborando os respectivos relatórios.

O Vigia-Rampa monitoriza a entrada e saída da embarcação de todas as pessoas e veículos; impede a saída de bordo de produtos desconhecidas das autoridades aduaneiras; verifica a posição e a segurança da rampa de acesso.

O Vigia-Rendição substitui os colegas de suas respectivas equipes quando necessário; colabora com os outros integrantes do terno em consonância com a orientação do Vigia-Chefe; comunica ao Vigia-Chefe qualquer ocorrência ou anormalidade.

O Vigia-Chefe recebe do operador portuário as instruções para a realização de seu trabalho; orienta os demais vigias para a realização de suas atribuições; presta aos demais vigias a assistência necessária; relaciona-se diretamente com o tomador de serviço; é responsável por planejar e coordenar o trabalho a ser realizado pelos vigias; elabora os devidos relatórios.

Os trabalhadores em bloco, são aqueles responsáveis pela limpeza e reparo nas embarcações (Brasil, 1993) e seus tanques, realizando os pequenos reparos, tais como batimento de ferrugem, pintura, repintura e trabalhos similares (STEIN, 2002). Esta categoria de portuários avulsos, em muitos portos brasileiros, encontram-se em menor número do que antes, visto que o trabalho de bloco, comumente é executado pelos próprios tripulantes das embarcações (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

Os trabalhadores acima mencionados, com a lei 8630/93 podem ser cadastrados ou registrados. Os trabalhadores cadastrados são aqueles que complementam o trabalho dos

efetivos e os registrados, são todos os trabalhadores portuários avulsos matriculados até 31 de dezembro de 1991 nos órgãos competentes e que comprovem que trabalham como portuários efetivamente desde aquela data (BRASIL, 1993). Em outras palavras, é dizer que os trabalhadores registrados possuem preferência na escalação, para compor os ternos e os cadastrados, constituem uma força supletiva, que na ausência dos registrados, concorrem a escala e podem constituir os ternos (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

O sistema de trabalho portuário avulso funciona na maneira de rodízio desde a edição do Decreto nº 53.816 de 23 de março de 1964, como uma maneira de diminuir os acidentes no ambiente de trabalho, causados pelo excesso de trabalho (STEIN, 2002). O intervalo estabelecido pela lei nº 9.179/98 interjornadas é de 11 horas, mas não estabelece um intervalo intrajornadas. Este intervalo ajuda a combater as escalações fictícias, nas quais constam os nomes de trabalhadores que não realizaram o serviço para o qual foram escalados, sendo substituídos por outros e que a jornada de trabalho no porto pode ser dobrada em situações especiais (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000).

3. PROCESSO METODOLÓGICO DA PESQUISA

3.1 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

3.1.1 A visão sociohistórica do ser humano e os reflexos do capital sobre a saúde dos trabalhadores.

As condições objetivas do modo de produção e, conseqüentemente a organização social, determina o ser humano, seus pensamentos e seu interesse (FROMM, 1983). Então, quando se pensa na questão da análise científica da vida humana, acaba-se por se opor a sua verdadeira construção histórica, já que se analisa após o produto final, ou seja, depois do processo de desenvolvimento ter sido concluído (Marx, 1985), já que “Não é a consciência dos homens que determina seu ser social, porém, pelo contrário, seu ser social é que determina a consciência deles (MARX 1859 apud FROMM, 1983).

A formação social de produção, na qual a produção domina o homem, é considerada pelos capitalistas como algo tão natural e necessário, quanto o próprio processo produtivo (MARX, 1985). Mas o que movimenta o capitalismo é a troca dos diferentes materiais produzidos, nos quais se encarna o trabalho social, sendo que o dinheiro finaliza o movimento, para reinicia-lo novamente (MARX, 1985). O que dá valor a um produto, não é apenas a sua matéria prima, mas sim a quantidade de força de trabalho utilizada para confecciona-lo (MARX, 1985).

A força de trabalho é o conjunto das capacidades físicas e cognitivas, procedentes dos seres humanos, as quais são utilizadas em todas as instâncias para a produção de valor-de-uso de qualquer ordem, a qual é comprada pelo possuidor de dinheiro como uma mercadoria especial (MARX,1985).

O ser humano necessita consumir diariamente antes e durante a produção (Marx, 1985), para que possa continuar vivo. Mas a relação existente entre o empregador (possuidor de dinheiro) e o trabalhador (vendedor de sua força de trabalho) não é produzida pela natureza, tampouco é uma relação social comum aos distintos momentos históricos, sendo

resultante de um desenvolvimento histórico progresso, produzido por muitas revoluções econômicas e do desaparecimento de antigas formações de produção social (MARX, 1985).

É dizer que a produção e manutenção da força de trabalho, depende do tempo dispendido para que sejam produzidos os meios de subsistência necessários para o trabalhador, o que exige deste mesmo trabalhador, enquanto produtor de valores de uso e de suas própria vida, de suas condições corpóreas, ou seja, de seus músculos, nervos, cérebro. É pensar que o ser humano, para trabalhar amanhã, após hoje ter produzido, necessita de que sejam mantidas idênticas, as suas condições de força e saúde (MARX, 1985).

Utilizar a força de trabalho é produzir o próprio trabalho, ou seja, o capitalista (comprador) consome este “produto”, fazendo com que seu dono (trabalhador) produza valores-de-uso, ou seja, o comprador faz o vendedor trabalhar (MARX, 1985).

Para entender melhor esta venda da força de trabalho, necessita-se delimitar o que vem a representar o processo de trabalho.

No processo de trabalho, participam a natureza e o ser humano e este, através de suas próprias ações, impulsiona, regula e controla suas trocas com a natureza, pondo em movimento as forças naturais de seu corpo, dando forma útil à vida humana, aos recursos naturais (MARX, 1985). Mas o ser humano não modifica somente a natureza, já que “(...) o homem de *fato* muda no decurso da história: ele se desenvolve, se transforma, é o produto da história; assim como ele faz a história ele é seu próprio produto” (FROMM, 1983).

O trabalho, então, é a expressão das potencialidades físicas e cognitivas humanas, o qual possibilita que o ser humano desenvolva a si mesmo; não representando o labor como um meio para um fim, mas “(...) um fim em si mesmo, a expressão significativa da energia humana; por isso, pode-se gostar do trabalho” (FROMM, 1983).

Os elementos constituintes do Processo de trabalho são: o trabalho, o objeto de trabalho e os instrumentos de trabalho. O trabalho representa uma atividade coordenada, destinada a um determinado fim; o objeto de trabalho compreende a matéria na qual o trabalho é aplicado e os instrumentos de trabalho, são os meios que possibilitam a sua realização (MARX, 1985).

Quando o processo de trabalho, atinge um certo desenvolvimento, são necessárias intervenções sobre os instrumentos de trabalho para a criação de novos, sendo que a distinção entre épocas econômicas consiste na maneira como é realizado o trabalho (MARX, 1985). Assim, “Os meios de trabalho servem para medir o desenvolvimento da força humana de trabalho e além disso, indicam as condições sociais em que se realiza o trabalho (MARX, 1985 p. 204).

No capitalismo, o trabalho humano não consiste apenas em fazer o trabalhador vender sua força de trabalho para garantir os meios necessários a sua subsistência, e o tempo restante, garante ao capitalista a sua própria subsistência, os quais não são percebidos rapidamente, já que ambos se confundem (MARX, 1985).

Desta maneira, então, “Pondo de lado o desgaste natural da idade etc., preciso ter amanhã, para trabalhar, a força, saúde e disposição normais que possuo hoje” (Marx, 1985 p. 263).

Assim, o ser humano trabalha por uma jornada determinada, mas não é a conservação da força de trabalho que determina o seu limite, mas sim a maior utilização diária possível da força de trabalho que determina o tempo para descanso do trabalhador. O capital, não detém atenção a duração da força de trabalho, mas seu interesse reside no maior tempo possível em que pode fazer uso desta, encurtando a sua duração (MARX, 1985).

3.2 DELINEAMENTO DO ESTUDO

O presente estudo é de cunho quantitativo devido à sua objetividade e a possibilidade de enumeração do tema de estudo (MINAYO, 1993), de caráter exploratório, analítico e de corte transversal, devido ao fato de que os dados serão coletados em um momento sociohistórico pré-estabelecido (POLIT, 2004)

3.3 BREVE APRESENTAÇÃO DO CENÁRIO DO ESTUDO

Como cenário do Estudo tem-se o Porto do Rio Grande que possui vocação para ser o grande concentrador de carga do MERCOSUL (STEIN, 2002).

O primeiro registro de travessia da Barra do Rio Grande, data de 1837, quando o brigadeiro José da Silva Paes chegou para dar início ao povoamento da região, construindo o Forte Jesus Maria José (STEIN, 2002).

O Porto teve seu início em 1847, sendo um pequeno Porto construído onde atualmente está situado o denominado Porto Velho. Nesta época, as embarcações que ali atracavam eram principalmente à vela. Transpor a Barra do Rio Grande era muito difícil, tendo em vista a

mudança nos canais, à agitação da água e a pouca profundidade do canal (Superintendência do Porto do Rio Grande, s/d) as quais raramente ultrapassavam 3,6 m (12') (STEIN, 2002). Para resolver tal situação, Sir John Hawkshaw em 1875, ao visitar o Porto, propôs que fossem construídos os molhes da Barra do Rio Grande, sendo que devido às dificuldades dos ingleses em arrecadar fundos para iniciarem as obras, já que eram os responsáveis pela execução da mesma, os franceses fundaram a Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul (1908), e iniciaram em 1910 a construção dos molhes e do início do hoje chamado “Porto Novo”. Em primeiro de março de 1915, o navio escola Benjamim Constant, transpassa a Barra do Rio Grande e atraca no Porto Novo, o qual teve seus primeiros 500 metros entregues à operação em 15 de novembro do mesmo ano (SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE, s/d)

As obras da Barra e do Porto do Rio Grande continuaram em 1919, as quais foram encampadas pela União e transferidas ao Estado do Rio Grande do Sul (RS). Em 1934, a União renovou a concessão portuária ao Estado do RS por mais 60 anos, incluindo a manutenção das hidrovias, sendo que em 1951 devido a importância do complexo hidroportuário rio-grandense, foi criado pelo RS, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPREC), autarquia que passou a englobar os serviços concedidos entre o Estado do RS e o Porto do Rio Grande (STEIN, 2002).

Em 1994, com o término do prazo contratual de Concessão Portuária ao Estado, o qual foi prorrogado até 31 de março de 1997, para viabilizar os ajustes impostos pela Lei 8630/93. Em 1996, o DEPREC foi desmembrado e houve a criação da nova autarquia denominada Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), para administrar o Porto na posição de executor da Delegação da União ao Estado do RS (STEIN, 2002).

Ressalta-se, como integrante do cenário do estudo, a “parede” que na gíria portuária, significa o local ou ponto, normalmente próximo ao cais, onde são escalados os TPA's para entrarem em serviço (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). No Porto do Rio Grande a “parede” é denominada de “roda”.

3.4 A POPULAÇÃO DA PESQUISA

A população do estudo foi constituída pelos TPA's que atuam no Porto organizado do município do Rio Grande. O número total de TPA's cadastrados/registrados no OGMO-RG é

de 1230, mas de acordo com a efetividade de 2004, fornecida pelo OGMO-RG, este número foi de 758 TPA's, os quais estão distribuídos de acordo com a sua categoria, conforme segue: na Capatazia foram 343 trabalhadores; na Estiva foram 327 trabalhadores; na Conferência de Carga foram 44 trabalhadores; no Conserto de Carga foram 9 trabalhadores; na Vigilância de Embarcações foram 27 trabalhadores e no Bloco, foram 8 trabalhadores. Na Tabela 1 está apresentada a efetividade dos TPA's por categoria no ano de 2004 e o percentual representatividade de cada categoria na população do estudo.

Tabela 1-Efetividade dos TPA's por categoria no ano de 2004

Categoria	N por categoria	Representatividade da categoria (%)
Capatazia	343	45,25
Estiva	327	43,14
Conferência de Carga	44	5,80
Conserto de Carga	9	1,19
Vigilância de Embarcações	27	3,56
Bloco	8	1,06
N Total	758	100

Fonte: OGMO-RG

3.5 A AMOSTRA DA PESQUISA

A amostra da população foi do tipo aleatória simples, sendo que os sujeitos foram selecionados ao acaso, no intuito de que a amostra possuísse as mesmas características da população e de que todos os sujeitos possuam a mesma chance, diferente de zero, de participarem da pesquisa (PEREIRA, 1995). Salienta-se que a amostra é aleatória simples proporcional e que a seleção dos trabalhadores se deu através da disponibilidade de tempo que os mesmos possuíam para responder ao questionário.

Para fins de cálculo de amostra utilizou-se o nível de confiança de 95%, com a prevalência de conhecimento dos riscos à saúde estimada a partir do estudo exploratório em 93%, com precisão +/- 3%. Assim, obteve-se o N= 278 e se considerando 10% de perdas, a amostra calculada é de 306 TPA's. Com o parâmetro de considerar a representatividade (%) de cada categoria laboral, as sub-amostras se apresentam conforme segue: para a categoria

capatazia N= 138; para a categoria estiva N= 132; para a categoria conferente de carga N= 18; na categoria conserto de carga N= 04; na categoria vigilância de embarcações N=11 e para a categoria bloco N=03.

3.6 O TRABALHO DE CAMPO

3.6.1 O estudo exploratório

Para fim de realizar um diagnóstico situacional, no que se refere ao conhecimento dos TPA's sobre os riscos presentes em seu ambiente de trabalho, realizou-se um estudo-exploratório (Apêndice A). Tal estudo foi realizado com os TPA's na "roda", sendo que os participantes foram selecionados conforme a sua disposição para responder ao instrumento, desconsiderando a representatividade da classe, embora todas as classes tenham tido ao menos um representante.

O Estudo Exploratório possuiu N=30, destes 28 (93%) TPA's, consideraram que em seu ambiente de trabalho, estão presentes riscos a sua saúde, sendo que os mesmos foram apontados e compõem parte do instrumento, após a classificação dos mesmos, definidos em consonância com os fatores de risco ocupacionais propostos por Brasil (2001 b).

3.6.2 A coleta dos dados

O instrumento para coleta de dados foi construído a partir do estudo exploratório realizado com os trabalhadores, complementado pela revisão de literatura, por comunicação verbal com os trabalhadores do SESSTP do OGMO-RG e observação de algumas operações portuárias pela autora.

O instrumento para a coleta de dados (Apêndice B) é misto, visto que na primeira parte se encontram questões de escala nominal e a segunda parte, é composta por questões de escala contínua.

A coleta dos dados foi realizada no primeiro semestre de 2006, em locais próximos a “roda”, ou seja, nos ambientes próximos aos sindicatos onde ocorre a escalação dos trabalhadores, nos períodos prévios à escalação quando os TPA’s estão concentrados no local, através da aplicação da entrevista estruturada.

As entrevistadoras iniciavam as suas atividades antes da primeira escala do dia que é realizada às 07h15min e as encerravam após a última escala da estiva que se realiza às 20h30min.

3.7 OPERACIONALIZAÇÃO DAS VARIÁVEIS

Após a coleta dos dados foram selecionadas algumas variáveis para análise nesse estudo, as quais são a seguir apresentadas.

As características sócio-econômicas, as quais constituem variável secundária neste estudo, foram investigadas através das seguintes variáveis: sexo, idade, tempo de atuação no setor, grau de instrução do trabalhador, estado civil, cor e rendimento financeiro.

As condições de trabalho, as quais fazem parte das variáveis secundárias deste estudo foram investigadas através do seguinte conjunto de variáveis: organização da jornada de trabalho e infra-estrutura que compreende o turno em que o trabalhador desenvolve as suas atividades, condições sanitárias e de conforto no local de trabalho e as condições de trabalho em ato: Equipamentos de Proteção Individual (EPI’s) investigada por recebimento; uso pelos TPA’s; recebimento de informações sobre o uso correto; motivo de não uso.

A variável principal desse estudo é o conhecimento dos TPA’s acerca dos riscos existentes em seu ambiente de trabalho. Esta variável foi selecionada com o objetivo de identificar o conhecimento dos TPA’s sobre os riscos presentes no ambiente de trabalho e investigada através do conhecimento da existência dos riscos no trabalho portuário; significado de conceito de risco relevante para o trabalhador de acordo com o seu contexto; identificação por parte do trabalhador dos riscos que se apresentam no ambiente de trabalho; conhecimento das situações de risco à saúde coletiva passíveis de ocorrer no ambiente portuário.

O risco transformado em acidentes de trabalho e em doenças do trabalhador, variáveis secundárias nesse trabalho, foram investigadas através da ocorrência referida pelos TPA’s de acidentes no ambiente de trabalho; principal causa; motivo de ocorrência; turno em que

ocorreu; após quantas horas do início da jornada de trabalho; o comprometimento do trabalhador com a operação portuária; uso de EPI's; uso de outros EPI's teriam evitado; primeira providência tomada após o acidente.

A ocorrência de doenças ao longo da vida produtiva apresentadas pelo trabalhador e que ele vincula ao trabalho, foi investigada através do questionamento sobre a ocorrência de problemas osteoarticulares; mentais; gastrointestinais; auditivos; aparelho respiratório; aparelho circulatório; dermatológicos; aparelho genito-urinário.

O conhecimento do trabalhador acerca das ações que potencializam a promoção da saúde no contexto portuário, variável secundária desta pesquisa, foi investigada através

- da realização de reuniões pelo OGMO para reflexão conjunta acerca dos riscos laborais
- oferecimento de cursos pelo OGMO sobre as medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos no ambiente de trabalho;
- conhecimento do TPA sobre a existência do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e de suas funções dentro do Programa;
- conhecimento do TPA sobre a existência do Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário (SESSTP) e das funções deste;
- conhecimento do TPA acerca da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP) e função desta;
- conhecimento do TPA sobre as suas funções em relação a SESSTP e CPATP;
- recebimento pelo TPA de treinamentos para atuação no Plano de Ajuda Mútua e Plano de Controle de Emergências;
- o TPA ter solicitado ao OGMO informações sobre os riscos existentes no ambiente portuário;
- o TPA ter prestado informações para colegas ou visitantes sobre os riscos existentes no ambiente portuário e a maneira como evitá-los.

3.8 ORGANIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Após a coleta das informações, a entrada de dados foi realizada no programa EPINFO 6.0 e traduzido para o *software Statistic*® 6.0. Esse banco de dados ficará a disposição de outros pesquisadores para que os mesmos possam utilizar as questões que não foram contempladas por este estudo.

Os dados das questões de escala nominal, foram apresentados através da distribuição de frequência e analisados estatisticamente através do teste Qui-quadrado de Pearson. Nas associações em que se utilizou as categorias profissionais, todas as categorias foram consideradas por se tratar de informações referentes ao grupo geral de trabalhadores.

Os dados das questões em escala contínua foram apresentados através do cálculo da média e coeficiente de variação e esses foram analisados estatisticamente através da análise de variância seguida do teste *Post hoc* do tipo LSD de Fisher e teste *T de Student*. Foram verificadas as diferenças nas notas médias das questões em escala contínua pelos trabalhadores nas atividades de Capatazia, Estiva, Conferência de Carga e Vigilância de Embarcações. Os consertadores e trabalhadores em bloco não foram considerados para a estratificação para eliminar fatores de confusão referente ao número de trabalhadores entrevistados nestas categorias, sendo quatro e três, respectivamente.

Para a análise dos dados utilizou-se abordagem qualitativa do tipo sociohistórica e observação espontânea no sentido de contextualização e explicação do fenômeno.

3.9 CONTROLE DE QUALIDADE

O controle de qualidade do trabalho, deu-se através de dupla digitação dos dados no Programa EPINFO 6.0, para limpeza de dados, verificando a amplitude e a consistência dos dados digitados.

No *software Statistica* 6.0, foi realizado o teste α de Crombach, o qual mede a fidedignidade do instrumento e deve ser $>0,70$. A parte do instrumento composta por escala nominal possui α de Crombach igual a 0,73 e a parte constituída por escala contínua possui α de Crombach igual a 0,92.

As entrevistadoras foram treinadas para a aplicação do instrumento, através da discussão prévia acerca das questões e de seus objetivos com posterior aplicação do questionário a 17 TPA's, sendo supervisionadas durante todo o período de coleta de dados.

Os instrumentos foram revisados com o intuito de averiguar e corrigir possíveis erros de codificação.

4. ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA:

Em primeiro momento foi solicitada a concordância de forma verbal do Órgão Gestor da Mão-de-Obra do Trabalho Avulso do Rio Grande, responsável pelos participantes do estudo, o qual posteriormente remeteu correspondência concordando com a realização do estudo (Apêndice C).

Em consonância com a resolução 196/96, o presente trabalho foi aprovado pelo Comitê de Ética na Pesquisa em Saúde da FURG sob o nº 23116.6779/2005-98.

Foi construído e utilizado com os participantes do estudo, o consentimento livre e esclarecido do participante (Apêndice D), o qual foi obtido previamente a aplicação do instrumento com o participante, sendo assinado em duas vias, uma permanecendo com a entrevistadora e a outra via, com o participante da pesquisa. No mesmo, consta o objetivo da pesquisa, a forma de inserção do participante da pesquisa, a garantia da ausência de riscos para integridade física/moral dos participantes, sendo assegurado ao participante o direito de deixar de participar da pesquisa, em qualquer de suas fases.

5. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

5.1 O PERFIL DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS (TPA's) ENTREVISTADOS

A amostra foi constituída por 306 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPA's), os quais desenvolvem suas atividades no Porto Organizado do Rio Grande – RS. Foram entrevistados 138 trabalhadores em Capatazia, os quais são representados no Porto do Rio Grande por Arrumadores e Portuários; 132 trabalhadores em Estiva; dezoito trabalhadores em Conferência de Carga; quatro trabalhadores em Conserto de Carga; onze trabalhadores em Vigilância de Embarcações e três trabalhadores em Bloco.

5.1.1 Características sócio-econômicas dos trabalhadores entrevistados

Os dados referentes às características sócio-demográficas dos entrevistados podem ser visualizados na Tabela 02.

Todos os 306 TPA's eram do **sexo** masculino. Em relação à idade, foi verificado que 98 (32,03%) trabalhadores encontram-se na faixa etária entre 49 e 58 anos.

Dos entrevistados, 120 (39,22%) afirmaram **atuar** no setor entre 20 a 34 anos. Destaca-se ainda que 95 (31,05%) trabalhadores relataram atuar no setor entre 10 e 19 anos.

Dos 294 que responderam a questão referente aos **rendimentos financeiros** do último mês, 123 (40,20%) disseram ter recebido entre dois e cinco salários-mínimos.

Dos TPA's entrevistados, 110 (35,95%) trabalhadores informaram possuir como **grau de instrução** o Ensino Fundamental Incompleto.

Entre os 306 entrevistados, a maioria, 174 (56,87%) trabalhadores responderam em relação ao seu **estado civil**, serem casados ou viverem em união consensual e 177 (57,84%) se auto-avaliam como sendo da **cor** branca .

Tabela 2- Distribuição de frequência simples das características demográficas dos TPA's entrevistados

Variável	N	%
Idade		
19 — 29 anos	35	11,44
29 — 39 anos	77	25,16
39 — 49 anos	85	27,78
49 — 59 anos	98	32,03
59 — 69 anos	11	3,59
Tempo de atuação		
< de 02 anos	07	2,29
02 — 05 anos	52	16,99
05 — 10 anos	12	3,92
10 — 20 anos	95	31,05
20 — 35 anos	120	39,22
> 35 anos	20	6,54
Rendimentos financeiros*		
Menos de 02 salários mínimos	15	4,90
02 — 05 salários mínimos	123	40,20
05 — 10 salários mínimos	78	25,49
> 10 salários mínimos	78	25,49
Ignorado	12	3,92
Grau de Instrução		
Analfabeto	02	0,65
Ensino Fundamental Incompleto	110	35,95
Ensino Fundamental Completo	55	17,98
Ensino Médio Incompleto	34	11,11
Ensino Médio Completo	88	28,76
Ensino Superior Incompleto, Completo, Pós-graduação	17	5,56
Estado civil		
Solteiro	87	28,43
Casado/União Consensual	174	56,87
Separado/Desquitado/Divorciado	40	13,07
Viúvo	05	1,63
Cor		
Branco	177	57,84
Preto	50	16,34
Amarelo	01	0,33
Pardo	57	18,63
Indígena	21	6,86

*O salário mínimo vigente no período da elaboração do projeto era de R\$: 300,00.

5.2 CONDIÇÕES DE TRABALHO

5.2.1 Organização da jornada de trabalho e infra-estrutura

Quanto à questão referente à **jornada de trabalho**, a maioria dos trabalhadores, 293 (95,75%) respondeu que ela varia de acordo com a escala, ou seja, funciona no sistema de

rodízio numérico; nove (2,94%) afirmaram trabalhar somente durante o dia e quatro (1,31%) trabalham somente durante a noite.

Em relação às **condições sanitárias e de conforto no local de trabalho**, investigadas pela questão referente aos locais para permanência do trabalhador em situações que requeiram abrigo, 130 (42,48%) responderam que tais locais existem em todos os terminais do Porto Organizado do Rio Grande; 78 (25,49%) relataram existir em alguns terminais portuários e 98 (32,03%) responderam que esses locais inexistem.

5.2.2 Condições de trabalho em ato: EPI's

Os dados referentes ao recebimento dos diferentes tipos de EPI's podem ser visualizados na Tabela 3.

Com relação ao **recebimento dos diferentes tipos de EPI's**, do total de entrevistados, 298 (97,38%) referiram receber **luvas**; 305 (99,67%), **capacete** e **botinas**; 284 (92,8%), **protetor auricular**; 288 (94,1%), **protetor ocular**; 223 (72,88%), **cinto de segurança** e 274 (89,5%) receberam **máscaras**.

Ao ajustar a resposta dada à questão relativa ao recebimento de luvas com a categoria profissional obteve-se que o recebimento de **luvas** está associado à categoria profissional ($p=0,00$), sendo que referiam receber luvas: 138 (100%) trabalhadores em Capatazia, 131 (99,24%) Estivadores, quatorze (77,78%) Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, oito (72,73%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) dos Trabalhadores em Bloco.

Ao ajustar a resposta dada à questão concernente ao recebimento de **capacete** à categoria profissional, obteve-se que o relato sobre receber esse EPI não está associado à atividade exercida pelo trabalhador ($p=0,93$). Ao ajustar o recebimento de **botinas** à categoria profissional, o recebimento das mesmas não está associado à categoria profissional ($p=0,93$). Ao ajustar o relato referente ao recebimento de protetor auricular à categoria profissional, esses não se mostraram associados ($p=0,57$).

Ao ajustar a resposta dada à questão do recebimento de **protetor ocular** à categoria profissional, essas se apresentaram associadas ($p=0,00$), sendo que relataram receber protetor ocular: 134 (97,10%) trabalhadores em Capatazia, 126 (95,45%) Estivadores, 10 (55,55%)

Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, 11 (100%) Vigilantes de embarcações e três (100%) trabalhadores em Bloco.

Ao ajustar a resposta dada à questão do recebimento de **cinto de segurança** à categoria profissional, os mesmos se mostraram associados ($p=0,00$), sendo que relataram receber cinto de segurança: 101 (73,19%) trabalhadores em Capatazia, 107 (81,06%) Estivadores, sete (38,89%) Conferentes de Carga, três (75%) Consertadores de Carga, dois (18,18%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) Trabalhadores em Bloco.

Ao se ajustar a resposta dada à questão referente ao recebimento de **máscara** à categoria profissional, elas se mostraram associadas ($p=0,00$), sendo que relataram receber máscara: 132 (96,35%) trabalhadores em Capatazia, 123 (93,18%) Estivadores, sete (41,18%) Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, cinco (45,45%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) trabalhadores em Bloco.

As respostas dadas às questões relativas ao recebimento de EPI's ajustadas à categoria profissional podem ser visualizadas na tabela 3 A.

Tabela 3 – Distribuição de frequência simples da variável recebimento de EPI's

EPI	N	%
Luvas		
Sim	298	97,38
Não	07	2,29
Não soube informar	01	0,33
Capacete		
Sim	305	99,67
Não	01	0,33
Botinas		
Sim	305	99,67
Não	01	0,33
Protetor auricular		
Sim	284	92,81
Não	20	6,54
Não soube informar	02	0,65
Protetor ocular		
Sim	288	94,12
Não	16	5,23
Não soube informar	02	0,65
Cinto de segurança		
Sim	223	72,88
Não	81	26,47
Não soube informar	02	0,65
Máscara		
Sim	274	89,54
Não	30	9,81
Não soube informar	02	0,65

Tabela 3 A - Recebimento de EPI's ajustados à categoria profissional.

EPI/ Categoria profissional	p	Capatazia N (%)	Estiva N (%)	Conferentes de Carga N (%)	Conserto de Carga N (%)	Vigilância de Embarcações N (%)	Trabalha- dores em Bloco N (%)
Luvas	0,00						
Sim		138 (100%)	131 (99,24%)	14 (77,78%)	04 (100%)	08 (72,73%)	03 (100%)
Não		0 (0%)	01 (0,76%)	03 (16,67)	0 (0%)	03 (17,65%)	0 (0%)
Não soube informar		0 (0%)	0 (0%)	01 (5,55%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Capacete	0,93						
Sim		138 (100%)	131 (99,24%)	18 (100%)	04 (100%)	11 (100%)	03 (100%)
Não		0 (0%)	01 (0,76%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Botinas	0,93						
Sim		138 (100%)	131 (99,24%)	18 (100%)	04 (100%)	11 (100%)	03 (100%)
Não		0 (0%)	01 (0,76%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Protetor auricular	0,57						
Sim		126 (91,30%)	125 (94,70%)	15 (83,33%)	04 (100%)	11 (100%)	03 (100%)
Não		12 (8,70%)	06 (4,54%)	02 (11,11%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Não soube informar		0 (0%)	01 (0,76%)	01 (5,55%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Protetor ocular	0,00						
Sim		134 (97,10%)	126 (95,45%)	10 (55,55%)	04 (100%)	11 (100%)	03 (100%)
Não		04 (2,90)	06 (4,55%)	06 (33,33%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Não soube informar		0 (0%)	0 (0%)	02 (11,11)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Cinto de segurança	0,00						
Sim		101 (73,19%)	107 (81,06%)	07 (38,89%)	03 (75%)	02 (18,18%)	03 (100%)
Não		35 (25,36%)	25 (18,94%)	11 (61,11%)	01 (25%)	09 (81,82%)	0 (0%)
Não soube informar		02 (1,45%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Máscara	0,00						
Sim		132 (95,65%)	123 (93,18%)	07 (38,89%)	04 (100%)	05 (45,45%)	03 (100%)
Não		05 (3,62%)	09 (6,82%)	10 (55,55%)	0 (0%)	06 (54,55%)	0 (0%)
Não soube informar		01 (0,72%)	0 (0%)	01 (5,55)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10, verificou-se que a nota média atribuída pelos entrevistados à variável referente ao **uso dos EPI's** pelos TPA's ($9,19 \pm 1,58$) foi significativamente superior ($p=0,00$) à relativa ao **recebimento de orientações sobre o uso correto dos EPI's** ($8,56 \pm 2,57$). Os dados referentes aos valores médios das notas atribuídas pelos TPA's às variáveis utilização, orientações sobre o uso correto e motivo da não utilização dos EPI's, podem ser visualizados na Tabela 3 B e os mesmos, estratificados por categoria profissional, podem ser visualizados na Tabela 3 C.

Quando estratificada por categoria profissional, a nota média atribuída à variável referente ao **uso dos EPI's pelos TPA's** não apresentou diferença significativa entre as categorias ($p=0,81$). Porém, a nota média atribuída à variável relacionada ao recebimento de

orientações sobre o uso correto de EPI's, diferenciou-se entre as categorias profissionais ($p=0,00$). As notas médias atribuídas pelos trabalhadores em Capatazia ($8,96\pm 2,19$) e Estiva ($8,70\pm 2,40$), foram significativamente maiores que as dos Conferentes de Carga ($5,44\pm 3,85$) e Vigilantes de Embarcações ($6,27\pm 2,97$).

No que se refere às notas médias atribuídas pelos TPA's aos motivos que levam à **não utilização dos EPI's**, a nota média atribuída ao item referente a não usá-los por considerá-los incômodos ($2,66\pm 3,10$) foi significativamente maior ($p=0,00$) do que deixar de usá-los por julgá-los desnecessários ($2,06\pm 2,77$). No entanto, foi observada grande variação entre os respondentes, expressa pelos coeficientes de variação 116,54% e 134,46%, respectivamente. Salienta-se que não houve diferenças significativas entre as notas médias atribuídas pelos trabalhadores para o quesito não usar os EPI's por considerá-los incômodos ($p=0,48$) e julgá-los desnecessários ($p=0,58$).

Tabela 3 B – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas pelos TPA's às variáveis utilização, orientações sobre o uso correto e motivo da não utilização dos EPI's

Variável	Média \pm sd*	CV %	p
EPI's			0,00
Uso por parte do trabalhador dos EPI's	9,19 \pm 1,58	17,19	
Orientações recebidas sobre o uso corretos dos EPI's	8,56 \pm 2,57	30,02	
Motivo da não utilização dos EPI's			0,00
Considerá-los incômodos	2,66 \pm 3,10	116,54	
Considerá-los desnecessários	2,06 \pm 2,77	134,46	

*N=306 TPA's

Tabela 3 C – Valores médios das notas atribuídas pelos TPA's às variáveis utilização, recebimento de orientações sobre o uso correto e motivo da não utilização dos EPI's estratificados por categoria profissional.

Variável	p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferência de carga	Vigilância de Embarcações
Utilização de EPI's	0,81	9,17 \pm 1,53	9,26 \pm 1,59	8,89 \pm 1,78	9,09 \pm 1,81
Recebimento de orientações sobre a utilização correta dos EPI's	0,00	8,96 \pm 2,19 ^a	8,70 \pm 2,40 ^a	5,44 \pm 3,85 ^b	6,27 \pm 2,97 ^b
Motivos que levam o TPA a não utilizar os EPI's					
Considerá-los incômodos	0,48	2,96 \pm 3,19	2,37 \pm 2,90	2,78 \pm 3,21	2,55 \pm 3,72
Julgá-los desnecessários	0,58	2,25 \pm 2,77	1,80 \pm 2,67	2,28 \pm 3,01	2,18 \pm 3,25

* Letras diferentes significam notas médias significativamente diferentes ($p<0,05$)

** N Capatazia = 138; N Estiva = 132; N Conferência de Carga = 18; N Vigilância de Embarcações = 11.

5.3 CONHECIMENTO DOS TPA's ACERCA DO RISCO NO AMBIENTE DE TRABALHO

5.3.1 Conhecimento acerca dos fatores de risco existentes no ambiente portuário

De todos os entrevistados, 286 (93,46%) responderam que **existem riscos à sua saúde no ambiente de trabalho**, enquanto 20 (6,54%) afirmaram que tais riscos inexistem. Salienta-se que a resposta dada à referida questão, não se mostrou significativamente associada ao grau de instrução do trabalhador ($p=0,44$); à categoria profissional ($p=0,47$); ao oferecimento pelo OGMO de cursos para medidas de identificação, prevenção e eliminação dos riscos existentes ($p=0,49$) e ao trabalhador já ter solicitado informações ao OGMO a respeito de como evitar os riscos existentes no ambiente de trabalho ($p=0,32$).

Quando solicitados a atribuírem uma nota em escala de 0 a 10, a variável **conceito de risco**, o quesito **perigos à saúde e à vida** ($8,47 \pm 1,85$) recebeu dos entrevistados média significativamente superior ($p=0,00$) do que o **risco como algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador** ($4,73 \pm 3,32$). Os dados referentes ao conceito de risco podem ser visualizados na Tabela 4 e estes, estratificados por categoria profissional, são apresentados na Tabela 4 A.

Tabela 4 – Valores médios (\pm sd) dos quesitos que compõem a variável conceito de risco

Variável	Média \pm sd*	CV %	p
Conceito de risco			0,00
Perigos à saúde e à vida	8,47 \pm 1,85	21,84	
Algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador	4,73 \pm 3,32	70,19	

*N=306 TPA's

Ao ser estratificado por **categoria profissional**, o conceito de risco, como **perigos à saúde e à vida**, não se mostrou significativamente diferente ($p=0,17$). Porém as médias atribuídas à questão que expressa o significado de **risco como algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador**, recebeu notas médias significativamente diferentes ($p=0,04$) entre as **categorias de trabalhadores**. A nota média atribuída pelos Estivadores ($5,19 \pm 3,59$) e

trabalhadores em Capatazia ($4,57 \pm 2,95$) foi significativamente superior à nota média atribuída pelos Conferentes de Carga ($2,94 \pm 2,78$).

Tabela 4 A – Conceito de risco estratificado por categoria profissional

Variável	p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferência de carga	Vigilância de Embarcações
Risco compreende perigos à saúde e à vida	0,17	$8,37 \pm 1,97$	$8,69 \pm 1,70$	$7,78 \pm 1,93$	$8,73 \pm 1,27$
Risco compreende algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador	0,04	$4,57 \pm 2,95^a$	$5,19 \pm 3,59^a$	$2,94 \pm 2,78^b$	$4,36 \pm 3,96^{ab}$

Os valores representam a média \pm desvio-padrão.

*Letras diferentes significam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$).

** N Capatazia = 138; N Estiva = 132; N Conferência de Carga = 18; N Vigilância de Embarcações = 11.

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10, aos quesitos que se referem ao conhecimento dos fatores de risco existentes no ambiente de trabalho, o item **queda de objetos suspensos** ($8,43 \pm 2,47$) recebeu média significativamente superior ($p=0,00$) em relação aos demais, com exceção das variáveis **ruídos** ($8,06 \pm 2,32$) e **intempéries** ($8,05 \pm 2,48$). Os dados referentes ao conhecimento dos fatores de risco no ambiente de trabalho são apresentados na Tabela 5 e estes, estratificados por categoria profissional, podem ser visualizados na Tabela 5 A.

Quando os diferentes itens que compõem a lista de fatores de risco a serem identificados pelos TPA's foram estratificados por categoria profissional, verificou-se que não houve diferença significativa entre as notas médias atribuídas pelos profissionais quanto aos quesitos: **vibrações das máquinas de trabalho** ($p=0,09$), **intempéries** ($p=0,24$), **temperaturas extremas** ($p=0,86$), **substâncias químicas no ar** ($p=0,36$), **substâncias químicas líquidas** ($p=0,36$), **condições físicas do terminal portuário** ($p=0,43$), **falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto à saúde** ($p=0,84$), **desconforto ocasionado pelo uso dos EPI's** ($p=0,98$), **queda de objetos suspensos** ($p=0,11$), **tráfego de máquinas** ($p=0,36$), **instalações elétricas** ($p=0,25$), **empilhamento de cargas** ($p=0,08$), **presença de mosquitos no ambiente de trabalho** ($p=0,60$), **presença de morcegos no ambiente de trabalho** ($p=0,61$), **operações com cargas vivas** ($p=0,18$), **despejo de água de lastro nas proximidades do cais do porto** ($p=0,30$).

O item **ruídos** foi diferentemente avaliado ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. A nota média atribuída pelos Estivadores ($8,71 \pm 1,85$) foi significativamente maior do que a nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($7,51 \pm 2,53$).

O quesito **levantamento manual de carga** foi avaliado diferentemente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. A nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($7,19\pm 2,95$) e Estiva ($6,73\pm 3,21$) foi significativamente maior do que a nota média atribuída pelos Conferentes de Carga ($3,33\pm 3,48$) e trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,82\pm 3,57$).

O item **ferramentas de trabalho** também foi avaliado de maneira distinta ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Capatazia ($6,01\pm 3,29$) e Estiva ($5,55\pm 3,27$) foi significativamente maior do que a dos Conferentes de Carga ($2,78\pm 3,64$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,09\pm 2,74$).

O quesito **componentes dos ternos em número abaixo do ideal** foi avaliado diferentemente ($p=0,03$) entre as **categorias de TPA's**. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($7,82\pm 3,37$), Estiva ($6,90\pm 3,37$) e Capatazia ($6,42\pm 3,28$) foi significativamente maior em relação à nota média dos Conferentes de Carga ($4,72\pm 3,04$).

O item **ganho por produtividade** obteve nota média diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Estiva ($6,19\pm 3,50$) e Capatazia ($5,54\pm 3,62$) se comparada à atribuída pelos Conferentes de Carga ($3,44\pm 3,03$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,09\pm 3,75$).

O quesito **ritmo de trabalho** também recebeu nota média significativamente diferente ($p=0,01$) das **categorias de TPA's**. A nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($6,48\pm 3,25$) e Estiva ($5,67\pm 3,66$) foi significativamente maior do que a dos Conferentes de Carga ($3,89\pm 3,22$).

O quesito **trabalho em altura** recebeu avaliação diferente ($p= 0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Os Trabalhadores em Estiva ($8,71\pm 2,29$) atribuíram nota média significativamente maior do que os Trabalhadores em Capatazia ($7,55\pm 3,05$), Conferentes de Carga ($6,83\pm 2,77$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($5,91\pm 3,73$).

O item **deslocamento do trabalhador sobre as cargas** recebeu nota média significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. A nota média atribuída pelos Estivadores ($8,02\pm 2,65$) foi significativamente maior do que a dos Conferentes de Carga ($6,28\pm 3,44$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($3,09\pm 4,01$).

A nota média atribuída ao quesito **escadas de acesso às embarcações** foi avaliado de modo significativamente diferente ($p=0,00$) entre **categorias de TPA's**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($7,82\pm 1,78$) e Estiva ($5,82\pm 3,29$) que a dos Trabalhadores em Capatazia ($4,42\pm 3,75$).

O item **presença de ratos no ambiente de trabalho** recebeu nota média significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Capatazia ($6,96\pm 3,35$), em comparação à nota média atribuída pelos Trabalhadores em Estiva ($5,23\pm 3,80$) e Conferentes de Carga ($5,06\pm 2,80$).

O quesito **presença de cachorros no ambiente de trabalho** foi valorizado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Capatazia ($6,11\pm 3,23$) foi significativamente maior do que a recebida dos Estivadores ($4,29\pm 3,73$) e Conferentes de Carga ($3,72\pm 2,99$).

O item **presença de pombas no ambiente de trabalho** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) pelas **categorias profissionais**. Recebeu maior nota média dos Trabalhadores em Capatazia ($7,22\pm 3,21$) que dos Trabalhadores em Estiva ($5,49\pm 3,92$).

Tabela 5 – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas pelos TPA's aos diversos fatores de risco presentes no ambiente de trabalho.

Variável	Média \pm sd	CV %	p*
Fatores de risco identificados no ambiente de trabalho			0,00
Ruídos	8,06 \pm 2,32	28,78	ab
Vibrações das máquinas de trabalho	7,44 \pm 2,80	37,58	d
Intempéries	8,05 \pm 2,48	30,77	ab
Temperaturas extremas	7,44 \pm 2,66	35,75	d
Substâncias químicas no ar	7,34 \pm 2,90	39,56	d
Substâncias químicas líquidas	6,55 \pm 3,39	51,83	ef
Condições físicas do terminal portuário	6,79 \pm 3,07	45,15	e
Levantamento manual de carga	6,55 \pm 3,33	50,84	ef
Ferramentas de trabalho	5,43 \pm 3,43	63,17	j
Falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto à saúde	6,36 \pm 3,25	51,10	efg
Componentes dos ternos em número abaixo do ideal	6,55 \pm 3,33	50,68	ef
Ganho por produtividade	5,54 \pm 3,65	65,88	ij
Ritmo de trabalho	5,87 \pm 3,48	59,18	hi
Desconforto ocasionado pelo uso dos EPI's	4,89 \pm 3,47	70,96	k
Queda de objetos suspensos	8,43 \pm 2,47	29,33	a
Trabalho em altura	7,96 \pm 2,82	35,43	bc
Tráfego de máquinas**	7,61 \pm 2,72	35,74	cd
Deslocamento por cima das cargas**	7,46 \pm 3,03	40,67	d
Instalações elétricas	6,31 \pm 3,57	56,67	fg
Empilhamento de carga	6,72 \pm 3,08	45,83	ef
Escadas de acesso às embarcações	5,21 \pm 3,56	68,46	jk
Mosquitos no ambiente de trabalho	6,60 \pm 3,42	51,90	ef
Ratos no ambiente de trabalho	6,03 \pm 3,60	59,70	gh
Morcegos no ambiente de trabalho	4,01 \pm 3,66	91,50	l
Cachorros no ambiente de trabalho	5,10 \pm 3,57	70,00	jk
Pombas no ambiente de trabalho	6,39 \pm 3,60	56,43	efg
Operações portuárias com cargas vivas	6,05 \pm 3,43	56,60	gh
Despejo de água de lastro nas proximidades do cais do porto	7,72 \pm 3,10	40,16	bcd

* Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$). ** Quesitos com N=305, todos os demais itens possuem N=306 respondentes.

Tabela 5 A – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas pelos TPA's aos diversos fatores de risco presentes no ambiente de trabalho estratificados por categoria profissional.

Riscos identificados no ambiente de trabalho	no p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferentes de Carga	Vigilância de Embarcações
Ruídos	0,00	7,51 \pm 2,53 ^b	8,71 \pm 1,85 ^a	8,00 \pm 2,20 ^{ab}	8,45 \pm 1,69 ^{ab}
Vibrações das máquinas de trabalho	0,09	7,45 \pm 2,64	7,73 \pm 2,78	6,00 \pm 3,29	7,82 \pm 1,94
Intempéries	0,24	7,82 \pm 2,57	8,35 \pm 2,34	8,11 \pm 2,47	8,82 \pm 0,98
Temperaturas extremas	0,86	7,57 \pm 2,59	7,44 \pm 2,72	7,33 \pm 2,45	8,09 \pm 1,97
Substâncias químicas no ar	0,36	7,52 \pm 2,73	7,14 \pm 3,07	7,11 \pm 2,78	8,55 \pm 1,97
Substâncias químicas líquidas	0,36	6,72 \pm 3,39	6,50 \pm 3,47	5,33 \pm 3,05	7,27 \pm 2,80
Condições físicas do terminal portuário	0,43	7,10 \pm 2,99	6,51 \pm 3,26	6,56 \pm 3,01	6,45 \pm 1,13
Levantamento manual de carga	0,00	7,18 \pm 2,95 ^a	6,73 \pm 3,21 ^a	3,33 \pm 3,48 ^b	2,82 \pm 3,57 ^b
Ferramentas de trabalho	0,00	6,01 \pm 3,29 ^a	5,55 \pm 3,27 ^a	2,78 \pm 3,64 ^b	2,09 \pm 2,74 ^b
Falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto à saúde	0,84	6,28 \pm 3,29	6,59 \pm 3,19	6,28 \pm 2,70	6,00 \pm 3,52
Componentes dos ternos em menor abaixo do ideal	0,03	6,42 \pm 3,28 ^a	6,90 \pm 3,37 ^a	4,72 \pm 3,04 ^b	7,82 \pm 3,37 ^a
Ganho por produtividade	0,00	5,54 \pm 3,62 ^a	6,19 \pm 3,50 ^a	3,44 \pm 3,03 ^b	2,09 \pm 3,75 ^b
Ritmo de trabalho	0,01	6,48 \pm 3,25 ^a	5,67 \pm 3,66 ^{ab}	3,89 \pm 3,22 ^c	4,27 \pm 3,26 ^{bc}
Desconforto ocasionado pelo uso dos EPI's	0,98	4,95 \pm 3,40	4,93 \pm 3,58	4,83 \pm 3,38	5,36 \pm 2,98
Queda de objetos suspensos	0,11	8,09 \pm 2,83	8,73 \pm 2,17	8,00 \pm 1,97	9,18 \pm 1,47
Trabalho em altura***	0,00	7,55 \pm 3,05 ^b	8,71 \pm 2,29 ^a	6,83 \pm 2,77 ^b	5,91 \pm 3,73 ^b
Tráfego de máquinas***	0,36	7,81 \pm 2,79	7,55 \pm 2,60	6,67 \pm 2,25	7,18 \pm 3,82
Deslocamento por cima das cargas	0,00	7,45 \pm 2,89 ^{ab}	8,02 \pm 2,65 ^a	6,28 \pm 3,44 ^b	3,09 \pm 4,01 ^c
Instalações elétricas	0,25	5,92 \pm 3,51	6,74 \pm 3,63	6,33 \pm 3,05	5,55 \pm 4,27
Empilhamento de carga	0,08	6,56 \pm 3,16	7,15 \pm 2,91	5,94 \pm 2,48	5,18 \pm 4,21
Escadas de acesso às embarcações	0,00	4,42 \pm 3,75 ^b	5,82 \pm 3,29 ^a	5,39 \pm 3,01 ^{ab}	7,82 \pm 1,78 ^a
Mosquitos no ambiente de trabalho	0,60	6,71 \pm 3,54	6,64 \pm 3,39	5,61 \pm 2,75	7,09 \pm 2,95
Ratos no ambiente de trabalho	0,00	6,96 \pm 3,35 ^a	5,23 \pm 3,80 ^b	5,06 \pm 2,80 ^b	5,73 \pm 2,76 ^{ab}
Morcegos no ambiente de trabalho	0,61	4,33 \pm 3,74	3,80 \pm 3,69	3,56 \pm 2,53	4,36 \pm 3,61
Cachorros no ambiente de trabalho	0,00	6,11 \pm 3,23 ^a	4,29 \pm 3,73 ^b	3,72 \pm 2,99 ^b	4,64 \pm 3,14 ^{ab}
Pombas no ambiente de trabalho	0,00	7,22 \pm 3,21 ^a	5,49 \pm 3,92 ^b	6,06 \pm 3,28 ^{ab}	6,91 \pm 2,39 ^{ab}
Operações portuárias com cargas vivas	0,18	6,08 \pm 3,39	6,33 \pm 3,41	4,44 \pm 3,65	6,09 \pm 2,77
Despejo de água de lastro nas proximidades do cais do porto	0,30	7,62 \pm 3,26	7,67 \pm 3,11	7,67 \pm 2,22	9,45 \pm 1,29

* Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$). ** N Capatazia = 138; N Estiva = 132; N Conferência de Carga = 18; N Vigilância de Embarcações = 11 trabalhadores.*** N Capatazia = 137 respondentes.

5.3.2 Conhecimento das situações de risco à saúde coletiva passíveis de ocorrer no ambiente portuário

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao grupo de variáveis referentes ao **conhecimento do trabalhador no que se refere às situações de risco à saúde coletiva**, o quesito que recebeu nota média significativamente superior a todas as outras ($p=0,00$) foi o referente aos **TPA's deixarem de usar os EPI's necessários para cada operação portuária** ($8,83\pm 1,89$). Os dados referentes ao conhecimento das situações de risco à saúde coletiva são apresentados na Tabela 6 e esses mesmos dados estratificados por categoria profissional podem ser visualizados na Tabela 6 A.

Ao estratificar por categoria profissional, não se mostraram associados os itens **condições de visibilidade para guindasteiros, sinaleiros e outros** ($p=0,49$); **se durante a manutenção, testes e aparelhos de içar, a área não estiver isolada e sinalizada** ($p=0,22$); **guindastes que não emitem sinais luminosos e sonoros ao se movimentarem** ($p=0,49$).

Quando os dados foram estratificados por categoria profissional, a nota média atribuída ao item referente aos **TPA's deixarem de usar os EPI's necessários a cada operação portuária** foi significativamente diferente entre as **categorias** ($p=0,00$). As notas médias atribuídas pelos Estivadores ($9,05\pm 1,70$), Trabalhadores em Capatazia ($8,85\pm 1,86$) e Conferentes de Carga ($8,39\pm 1,91$) foram significativamente maiores do que a dada pelos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,73\pm 3,07$).

O quesito referente aos **Guindastes de Terra e de Pórtico estarem próximos à embarcação durante a atracação/desatracação** foi avaliado significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Recebeu média significativamente superior dos Trabalhadores em Capatazia ($6,86\pm 3,33$), se comparada à nota média atribuída pelos Trabalhadores em Estiva ($5,55\pm 3,61$) e Vigilância de Embarcações ($3,55\pm 2,84$).

O item **condições de manutenção de equipamentos utilizados** também foi avaliado significativamente diferente ($p=0,02$) entre as **categorias profissionais**. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Capatazia ($8,17\pm 2,56$) foi significativamente maior do que a nota média dos Estivadores ($7,29\pm 2,88$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,36\pm 3,38$).

Tabela 6 – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores referente às Situações de Risco à Saúde Coletiva

Variável	Média \pm sd*	CV %	p**
Situação de Risco à Saúde Coletiva			0,00
TPA's deixarem de usar EPI's durante as operações portuárias	8,83 \pm 1,89	21,40	a
Guindastes próximos à embarcação durante atracação e desatracação	6,14 \pm 3,54	57,65	e
Condições de visibilidade para guindasteiros, sinaleiros e outros	7,29 \pm 2,92	40,05	d
Condições de manutenção de equipamentos utilizados	7,70 \pm 2,72	35,32	c
Se durante a manutenção, testes e aparelhos de içar, a área não estiver isolada e sinalizada	8,21 \pm 2,38	28,99	b
Guindastes que não emitem sinais luminosos e sonoros ao se movimentarem	8,47 \pm 2,48	29,28	b

* Referentes ao N=306 TPA's. ** Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$)

Tabela 6 A – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores referente às Situações de Risco à Saúde Coletiva estratificado por categoria profissional.

Situação de Risco à Saúde Coletiva	p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferentes de Carga	Vigilância de Embarcações
TPA's deixarem de usar EPI's durante as operações portuárias	0,00	8,85 \pm 1,86 ^a	9,05 \pm 1,70 ^a	8,39 \pm 1,91 ^a	6,73 \pm 3,07 ^b
Guindastes próximos à embarcação durante atracação e desatracação	0,00	6,86 \pm 3,33 ^a	5,55 \pm 3,61 ^{bc}	6,28 \pm 3,64 ^{ab}	3,55 \pm 2,84 ^c
Condições de visibilidade para guindasteiros, sinaleiros e outros	0,49	7,25 \pm 3,00	7,49 \pm 2,92	7,00 \pm 2,50	6,18 \pm 2,56
Condições de manutenção de equipamentos utilizados	0,02	8,17 \pm 2,56 ^a	7,29 \pm 2,88 ^b	7,78 \pm 1,96 ^{ab}	6,36 \pm 3,38 ^b
Se durante a manutenção, testes e aparelhos de içar, a área não estiver isolada e sinalizada	0,22	8,49 \pm 2,17	7,91 \pm 2,53	8,44 \pm 2,38	7,82 \pm 3,19
Guindastes que não emitem sinais luminosos e sonoros ao se movimentarem	0,49	8,70 \pm 2,14	8,36 \pm 2,70	7,94 \pm 3,02	8,18 \pm 2,79

* Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$). ** N Capatazia = 138; N Estiva = 132; N Conferência de Carga = 18; N Vigilância de Embarcações = 11 trabalhadores.

5.4 O RISCO TRANSFORMADO EM ACIDENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO E EM DOENÇAS DO TRABALHADOR.

5.4.1 Acidentes de trabalho

Os dados referentes à ocorrência dos acidentes de trabalho vivenciados pelos TPA's são mostrados na Tabela 7.

Quanto à **ocorrência de acidentes**, dos 306 trabalhadores entrevistados, 45 (14,71%) TPA's referiram ter vivenciado acidentes no ambiente de trabalho nos últimos doze meses. Entre esses, a causa mais freqüente dos acidentes foi a queda de objetos suspensos, com quatorze ocorrências (31,11%).

Quando questionados quanto ao **motivo do acidente**, quinze (33,33%) trabalhadores referiram que foi a falta de atenção no trabalho.

O **turno** em que ocorreu a maioria dos acidentes foi o noturno, com 24 (53,33%) trabalhadores acidentados. A maioria dos acidentes, 29 (64,44%), ocorreu nas três primeiras **horas** de trabalho após o início da jornada.

No momento do acidente, a maioria dos TPA's, 35 (77,78%), relataram ser os **responsáveis** pelo trabalho.

No que se refere ao **uso de EPI's**, no momento do acidente, segundo o respondido pelos 45 trabalhadores, 38 (84,44%) usavam luvas; 42 (93,33%) utilizavam capacete, 45 (100%) usavam botinas; seis (13,33%) utilizavam protetor ocular; um (2,22%) usava cinto de segurança; quatro (8,89%) utilizavam protetor auricular; oito (15,56%) usavam máscara.

Quando questionados **se o uso de outros EPI's teria evitado o acidente**, a maioria, 40 (88,89%) trabalhadores, respondeu negativamente. Os dados referentes ao uso no momento do acidente de EPI's e se o uso de outros EPI's teria evitado o acidente são apresentados na Tabela 7 A.

Dos 45 trabalhadores que vivenciaram o acidente no ambiente de trabalho, quinze (33,33%) referiram que **nenhuma providência** foi tomada após a ocorrência do mesmo. Destaca-se ainda que onze (24,55%) referiram ser **atendidos pelos profissionais do Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário (SESSTP)** e dez (22,22%) trabalhadores relataram terem sido **encaminhados ao hospital**. Os dados referentes à primeira providência tomada após a ocorrência do acidente são apresentados na Tabela 7 B.

Ao ajustar a variável **ocorrência do acidente de trabalho**, não foi verificada associação com as variáveis **conhecimento da existência de riscos por parte do trabalhador no ambiente de trabalho** ($p=0,20$), **categoria profissional** ($p=0,11$) e **grau de instrução do trabalhador** ($p=0,32$), bem como a **causa do acidente** não está associada à **categoria profissional** ($p=0,27$).

Tabela 7 – Distribuição de frequência simples das características do acidente

Variável	N	%
Vivência de acidente de trabalho nos últimos doze meses		
Sim	45	14,71
Não	261	85,29
Causa do acidente		
Queda de objetos suspensos	14	31,11
Queda do Trabalhador em altura	12	26,67
Queda do TPA na superfície onde estava trabalhando	06	13,33
Vazamento de produto químico (inalação)	01	2,22
Parte do corpo atingida por máquina de trabalho, container, vagão, navio	07	15,56
Queimadura por água do motor da máquina	01	2,22
Picada de inseto desconhecido	01	2,22
Ignorada	03	6,67
Motivo do acidente		
Falta de atenção no trabalho	15	33,33
Falta de equipamentos de segurança	06	13,33
Falta de conhecimento técnico	02	4,45
A operação necessitava ser finalizada rapidamente	08	17,78
Excesso de trabalho	01	2,22
Condições inadequadas de trabalho	08	17,78
Ignorado	05	11,11
Turno de ocorrência do acidente		
Manhã	11	24,45
Tarde	10	22,22
Noite	24	53,33
Tempo de trabalho em que ocorreu o acidente		
0 – 3 horas	29	64,44
4 – 6 horas	13	28,89
> 6 horas	03	6,67
Função desempenhada no momento do acidente		
Responsável pelo trabalho	35	77,78
Auxiliar do trabalho	09	20,00
Ignorada	01	2,22

Tabela 7 A – Distribuição de frequência simples dos EPI's utilizados pelo TPA no momento do acidente e se o uso de outros teriam evitado o acidente.

Uso de EPI's no momento do acidente	N	%
Uso luvas no momento do acidente		
Sim	38	84,44
Não	07	15,56
Uso de capacete no momento do acidente		
Sim	42	93,33
Não	03	6,67
Uso de botinas no momento do acidente		
Sim	45	100
Não	-	-
Uso de protetor ocular no momento do acidente		
Sim	06	13,33
Não	39	86,67
Uso de cinto de segurança no momento do acidente		
Sim	01	2,22
Não	44	97,78
Uso de protetor auricular no momento do acidente		
Sim	04	8,89
Não	41	91,11
Uso de máscara no momento do acidente		
Sim	08	15,56
Não	37	84,44
O uso de outros EPI's teria evitado o acidente		
Sim	01	2,22
Não	40	88,89
Parcialmente	03	6,67
Ignorado	01	2,22

Tabela 7 B – Distribuição de frequência simples a respeito da primeira providência tomada pelo TPA após a ocorrência do acidente.

Primeira providência tomada após a ocorrência do acidente	N	%
Nenhuma	15	33,33
Atendimento pelos profissionais da SESSTP	11	24,45
Encaminhamento para o hospital	10	22,22
Outra: Atendimento em Enfermaria de Terminal Privado	06	6,67
Outra: Procura voluntária por serviço de saúde	03	13,33

5.4.2 Doenças do trabalhador relacionadas ao trabalho

Em relação ao grupo de variáveis referentes aos trabalhadores terem ou não apresentado durante o seu tempo de trabalho no Porto, **doenças** que eles associam a sua ocupação, de acordo com 306 respondentes, 220 (71,90%) apresentaram afecções no sistema osteoarticular, 127 (41,50%) referiram ter apresentado problemas mentais, 64 (20,92%) apresentaram problemas no sistema gastrointestinal, 67 (21,90%) apresentaram problemas auditivos, 64 (20,92%) apresentaram problemas no aparelho respiratório, 32 (10,46%) apresentaram problemas dermatológicos e 64 (20,92%) referiram ter apresentado problemas no aparelho genito-urinário. No que tange aos problemas do aparelho circulatório, 58 (18,95%) referiram ter apresentado, porém três (0,98%) trabalhadores não souberam informar. Os dados referentes à distribuição de frequência simples das questões sobre doenças que os TPA's associam ao seu trabalho, são apresentados na Tabela 8.

Ao ajustar os itens referentes a **doenças do trabalho** com a **categoria profissional**, não foi verificada associação no que se refere aos problemas osteoarticulares ($p=0,09$), mentais ($p=0,95$), gastrointestinais ($p=0,50$), aparelho auditivo ($p=0,72$), aparelho respiratório ($p=0,77$), sistema circulatório ($p=0,96$), dermatológicos ($p=0,60$) e genito-urinários ($p=0,37$).

Tabela 8 – Distribuição de frequência simples das doenças relacionadas ao trabalho apresentadas pelos TPA's.

Doenças	resposta(N)		%		Ignorado		%	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Osteoarticulares	220	86	71,90	28,10	-	-	-	-
Mentais	127	179	41,50	58,50	-	-	-	-
Gastrointestinais	64	242	20,92	79,08	-	-	-	-
Aparelho auditivo	67	239	21,90	78,10	-	-	-	-
Aparelho respiratório	64	242	20,92	79,08	-	-	-	-
Aparelho circulatório	58	245	18,95	80,07	03	03	0,98	0,98
Dermatológicas	32	274	10,46	89,54	-	-	-	-
Genito-urinárias	64	242	20,92	79,08	-	-	-	-

5.5 CONHECIMENTO DO TRABALHADOR A RESPEITO DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS NO CONTEXTO PORTUÁRIO QUE VIABILIZAM A PROMOÇÃO DA SAÚDE DESSE TRABALHADOR.

Os dados referentes às variáveis em escala ordinal são apresentados na Tabela 8. As notas médias e os desvios-padrão dos dados em escala nominal (0 a 10) podem ser visualizados na Tabela 9 A e os mesmos, estratificados por categoria profissional, são apresentados na Tabela 9 B.

Os respondentes, quando questionados a respeito da **realização de reuniões para reflexão conjunta, concernente aos riscos existentes no ambiente de trabalho**, entre o OGMO e os trabalhadores, 127 (45,50%) responderam que as reuniões apontadas são oferecidas.

Em relação ao **oferecimento de cursos sobre as medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos no ambiente de trabalho**, a maioria, 270 (88,23%) trabalhadores, referiu que são oferecidos.

Quando questionados acerca da **existência do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)**, a maioria, 206 (67,32%) trabalhadores, respondeu que o mesmo existe.

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao conjunto de ítems referentes ao **conhecimento do TPA acerca de suas funções dentro do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)**, a nota média atribuída ao item **informar aos responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores** ($8,54 \pm 2,75$) foi significativamente superior ($p=0,00$) ao **respeitar as orientações recebidas nos treinamentos oferecidos dentro do Programa** ($7,97 \pm 3,11$) e **Colaborar na implantação e execução do Programa** ($7,11 \pm 3,30$).

Quando estratificados por **categoria profissional**, os quesitos referentes ao conhecimento do TPA a respeito das suas funções dentro do PPRA, a nota média atribuída para o **item colaborar na implantação e execução do Programa** foi significativamente diferente ($p=0,00$) entre as categorias profissionais. Recebeu nota média significativamente superior dos Trabalhadores em Capatazia ($7,49 \pm 3,12$) e Estiva ($7,14 \pm 3,25$) que a nota média atribuída pelos Conferentes de Carga ($4,33 \pm 3,87$).

A nota média atribuída ao quesito **respeitar as orientações recebidas dentro do Programa** também foi avaliada de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) pelas

categorias de TPA's. Recebeu maior nota média da Estiva ($8,26\pm 2,85$) e Trabalhadores em Capatazia ($8,07\pm 2,99$) do que a atribuída pelos Conferentes de Carga ($5,28\pm 4,34$).

A nota média atribuída ao item **informar aos responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores** foi avaliada de maneira distinta ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. As notas médias atribuídas pelos Trabalhadores em Estiva ($8,76\pm 2,51$) e Capatazia ($8,74\pm 2,44$) foram significativamente maiores do que a nota média dada pelos Conferentes de Carga ($6,06\pm 4,33$).

Quando questionados sobre a **existência do Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (SESSTP)**, a maioria, 286 (93,46%) trabalhadores, respondeu que o mesmo existe.

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao grupo de variáveis relativas ao **conhecimento do TPA sobre a finalidade da SESSTP**, a variável **promover a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho** ($7,76\pm 2,69$) não obteve nota média significativamente diferente ($p=0,50$) de **proteger a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho** ($7,84\pm 2,76$).

Quando estratificado por **categoria profissional**, o item referente à **finalidade da SESSTP ser promover a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho**, foi avaliado significativamente diferente ($p=0,00$) entre as atividades dos TPA's. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Capatazia ($8,03\pm 2,31$) foi significativamente superior à dada pelos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,18\pm 2,86$) e Conferentes de Carga ($5,71\pm 3,82$).

O quesito referente à **finalidade da SESSTP ser proteger a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho**, também foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as categorias profissionais. As notas médias atribuídas pelos Trabalhadores em Capatazia ($8,15\pm 2,40$) e Estiva ($7,79\pm 2,74$) foram significativamente maiores do que a dos Conferentes de Carga ($6,12\pm 3,64$) e Vigilantes de Embarcações ($5,09\pm 3,21$).

Quando questionados sobre a **existência da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP)**, a maioria, 298 TPA's (97,38%) trabalhadores, responderam que a referida Comissão existe.

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao grupo de variáveis relativas ao conhecimento dos TPA's sobre a **finalidade da CPATP**, a nota média atribuída ao quesito **orientar os trabalhadores em relação à prevenção de acidentes** ($8,10\pm 2,54$) foi significativamente maior ($p=0,00$) do que as demais.

Quando estratificados por **categoria profissional**, os itens referentes ao conhecimento dos TPA's sobre a finalidade da CPATP, somente a finalidade **orientar os trabalhadores em relação à prevenção de acidentes**, foi avaliada de maneira significativamente diferente ($p=0,02$) entre as **categorias**. Recebeu nota média significativamente superior dos Trabalhadores em Capatazia ($8,22\pm 2,34$) e Estiva ($8,21\pm 2,58$) que a atribuída pelos Conferentes de Carga ($6,94\pm 3,59$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,27\pm 2,15$).

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao conjunto de variáveis referentes ao **conhecimento do TPA acerca das suas funções relativas à CPATP e SESSTP**, o quesito **cumprir as recomendações para prevenção de acidentes por elas fornecidas** ($8,82\pm 2,11$) recebeu nota média significativamente superior ($p=0,00$) aos demais itens.

Ao ser estratificado por **categoria profissional**, o quesito **eleger os seus representantes na CPATP como função do TPA em relação à CPATP e ao SESSTP**, foi avaliado significativamente diferente ($p=0,00$) entre as categorias de TPA's. Os Estivadores ($8,56\pm 2,52$), Trabalhadores em Capatazia ($8,54\pm 2,24$) e Vigilantes de Embarcações ($8,09\pm 3,24$) atribuíram nota média significativamente superior à dada pelos Conferentes de Carga ($5,00\pm 3,99$).

O item **indicar à CPATP e ao SESSTP situações de risco e sugerir melhorias nas condições de trabalho**, também foi avaliado significativamente diferente ($p=0,01$) entre as **categorias profissionais**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Estiva ($8,23\pm 3,01$) e Capatazia ($8,22\pm 2,58$) que a atribuída pelos Conferentes de Carga ($5,78\pm 4,01$).

O quesito **cumprir as recomendações para a prevenção de acidentes nos treinamentos fornecidos pela CPATP e SESSTP** também foi avaliado de maneira diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Recebeu nota média superior dos Trabalhadores em Capatazia ($9,09\pm 1,68$) e Estiva ($8,88\pm 2,05$) que a dada pelos Conferentes de Carga ($6,67\pm 3,68$).

Tabela 9 – Distribuição de Frequência simples das variáveis em escala ordinal, referentes ao conhecimento dos trabalhadores ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador.

Vairável	Resposta (N)	Sim	%	Não	%	Ignorado	%
Realização de reuniões pelo OGMO para reflexão conjunta sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho		127	45,50	168	54,90	11	3,60
Oferecimento de cursos pelo OGMO sobre medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos existentes no ambiente de trabalho		270	88,23	29	9,48	07	2,29
Existência do PPRA		206	67,23	62	20,26	38	12,42
Existência do SESSTP		286	93,46	17	5,56	03	0,98
Existência da CPATP		298	97,38	07	2,29	01	0,33

Tabela 9 A – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores conhecimento dos trabalhadores ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador.

Variável	Média \pm Sd*	CV %	p**
Funções do TPA no PPRA			0,00
Colaborar na implantação e execução do programa	7,11 \pm 3,30	46,41	c
Respeitar as orientações recebidas dentro do programa	7,97 \pm 3,11	39,02	b
Informar aos responsáveis as situações que possam representar risco à saúde dos trabalhadores	8,54 \pm 2,75	32,2	a
Finalidade da SESSTP			0,50
Promover a saúde do trabalhador no trabalho***	7,76 \pm 2,69	34,66	
Proteger a saúde do trabalhador no trabalho***	7,84 \pm 2,76	35,2	
Finalidade da CPATP			0,00
Observar e informar condições de risco no trabalho	7,62 \pm 2,92	38,32	b
Solicitar medidas de diminuição/eliminação dos riscos existentes***	7,66 \pm 2,76	36,03	b
Discutir os acidentes ocorridos encaminhando a SESSTP, OGMO ou empregadores o resultado da discussão***	7,07 \pm 3,20	45,26	c
Solicitar medidas preventivas para os acidentes semelhantes aos já ocorridos***	7,54 \pm 2,88	38,2	b
Orientar os trabalhadores em relação à prevenção de acidentes***	8,10 \pm 2,54	35,36	a
Função do TPA em relação à CPATP e SESSTP			0,00
Eleger seus representantes (CPATP)	8,35 \pm 2,64	31,62	b
Indicar a elas situações de risco, sugerindo melhorias nas condições de trabalho.	8,08 \pm 2,93	36,26	b
Cumprir as recomendações para prevenção de acidentes por elas fornecidas	8,82 \pm 2,11	23,92	a
Comparecer as reuniões da CPATP sempre que convocado	6,50 \pm 4,01	61,69	c

* Referentes ao N=306 TPA's. ** Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$). *** Itens com 305 TPA's respondentes

Tabela 9 B – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores relativo as ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador estratificado por categoria profissional.

Conhecimento do TPA sobre fatores de Promoção à saúde no ambiente de trabalho	p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferentes de Carga	Vigilância de Embarcações
Conhecimento do TPA das suas funções no PPRA					
Colaborar na implantação e execução do programa	0,00	7,49 \pm 3,12 ^a	7,14 \pm 3,25 ^a	4,33 \pm 3,87 ^b	5,91 \pm 2,81 ^{ab}
Respeitar as orientações recebidas nos treinamentos recebidos dentro do programa	0,00	8,07 \pm 2,99 ^a	8,26 \pm 2,85 ^a	5,28 \pm 4,34 ^b	7,55 \pm 3,45 ^{ab}
Informar aos responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores	0,00	8,74 \pm 2,44 ^a	8,76 \pm 2,51 ^a	6,06 \pm 4,33 ^b	7,73 \pm 3,77 ^{ab}
Conhecimento do TPA acerca da finalidade da SESSTP					
Promover a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho***	0,00	8,03 \pm 2,31 ^a	7,79 \pm 2,78 ^{ab}	5,71 \pm 3,82 ^c	6,18 \pm 2,86 ^{bc}
Proteger a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho***	0,00	8,15 \pm 2,40 ^a	7,95 \pm 2,74 ^a	6,12 \pm 3,64 ^b	5,09 \pm 3,21 ^b
Conhecimento do TPA acerca da finalidade da CPATP					
Observar e informar condições de risco no ambiente de trabalho	0,72	7,63 \pm 2,82	7,80 \pm 2,88	6,78 \pm 3,57	5,64 \pm 3,44
Solicitar medidas de diminuição/eliminação dos riscos existentes****	0,67	7,62 \pm 2,75	7,76 \pm 2,72	7,17 \pm 3,57	6,91 \pm 2,66
Discutir os acidentes ocorridos enviando ao SESSTP, OGMO ou empregadores o resultado da discussão****	0,58	7,09 \pm 3,25	7,12 \pm 3,16	6,11 \pm 3,68	6,45 \pm 2,98
Solicitar medidas preventivas para acidentes semelhantes aos já ocorridos****	0,34	7,69 \pm 2,62	7,50 \pm 3,02	7,00 \pm 3,66	6,18 \pm 3,46
Orientar os trabalhadores a respeito da prevenção de acidentes****	0,02	8,22 \pm 2,34 ^a	8,21 \pm 2,58 ^a	6,94 \pm 3,59 ^b	6,27 \pm 2,15 ^b
Conhecimento do TPA acerca das suas funções em relação à SESSTP e CPATP					
Eleger seus representantes na CPATP	0,00	8,54 \pm 2,24 ^a	8,56 \pm 2,52 ^a	5,00 \pm 3,99 ^b	8,09 \pm 3,24 ^a
Indicar a SESSTP e CPATP situações de riscos e sugerir melhorias nas condições de trabalho	0,01	8,22 \pm 2,58 ^a	8,23 \pm 3,01 ^a	5,78 \pm 4,01 ^b	7,82 \pm 3,43 ^{ab}
Cumprir as orientações recebidas nos treinamentos oferecidos pela CPATP e SESSTP	0,00	9,09 \pm 1,68 ^a	8,88 \pm 2,05 ^a	6,67 \pm 3,68 ^b	8,00 \pm 2,90 ^{ab}
Comparecer as reuniões da CPATP sempre que convocado	0,09	7,01 \pm 3,77	6,12 \pm 4,16	4,83 \pm 4,13	6,27 \pm 4,45

* Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$). ** N Capatazia=138; N Estiva= 132; N Conferência de Carga=18; N Vigilância de Embarcações= 11 trabalhadores. *** N Conferência de Carga= 17 trabalhadores. ****N Estivadores= 131 respondentes.

Quando solicitados a atribuírem uma nota em uma escala de 0 a 10 ao grupo de ítems referentes ao TPA ter recebido **treinamentos para atuação nas situações de risco à saúde**

coletiva (**Plano de Ajuda Mútua – PAM e Plano de Controle de Emergências –PCE**), receberam médias significativamente superiores aos demais ($p=0,00$) itens: **primeiros-socorros a acidentados** ($7,24\pm 3,68$) e **incêndio ou explosão** ($7,08\pm 3,68$).

As notas médias atribuídas ao grupo de itens referentes ao TPA ter recebido treinamento para atuação nas situações de risco à saúde coletiva são apresentadas na Tabela 9 C e os mesmos, estratificados por categoria profissional, podem ser visualizados na Tabela 9 D.

Quando o conjunto de variáveis referentes ao TPA ter **recebido treinamento para atuação nas situações de risco à saúde coletiva**, foi estratificado por **categoria profissional**, o item **Incêndio ou Explosão**, foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) na avaliação das categorias de TPA's. Recebeu nota média significativamente superior dos Trabalhadores em Estiva ($7,50\pm 3,49$), Capatazia ($7,35\pm 3,45$) e Vigilância de Embarcações ($6,18\pm 3,25$) que a atribuída pelos Conferentes de Carga ($2,06\pm 3,37$).

O quesito **vazamento de produtos perigosos** também foi avaliado de modo significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. As notas médias atribuídas pelos Trabalhadores em Capatazia ($6,75\pm 3,72$) e Estiva ($6,20\pm 4,05$) foram significativamente maiores do que as dadas pelos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($3,09\pm 3,91$) e Conferentes de Carga ($1,61\pm 2,73$).

O item **queda de homem ao mar** foi avaliado de forma significativamente diferente ($p=0,01$) entre as **categorias de TPA's**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Capatazia ($4,20\pm 4,05$) e Estiva ($4,14\pm 4,29$) do que a atribuída pelos Conferentes de Carga ($1,11\pm 2,19$).

O quesito **poluição ou acidente ambiental** também foi avaliado de modo significativamente distinto ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. A nota média atribuída pelos Trabalhadores em Capatazia ($4,88\pm 4,00$) e Estiva ($4,84\pm 4,18$) foi significativamente maior que a dada pelos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,27\pm 2,87$) e Conferentes de Carga ($1,67\pm 2,47$).

O item **primeiros socorros a acidentados** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Recebeu nota média significativamente maior dos Trabalhadores em Estiva ($7,77\pm 3,50$) que dos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($5,55\pm 3,67$) e Conferentes de Carga ($2,06\pm 3,02$).

Tabela 9 C – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores sobre as ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador: recebimento de treinamento para atuar em situações de risco à saúde coletiva .

Variável	Média \pm Sd*	CV %	p**
Treinamentos recebidos dentro do PCE e do PAM			0,00
Incêndio ou explosão	7,08 \pm 3,68	51,98	a
Vazamento de produtos perigosos	6,11 \pm 4,03	65,96	b
Queda de homem ao mar	3,94 \pm 4,13	104,82	d
Poluição ou acidente ambiental	4,62 \pm 4,07	88,09	c
Primeiros-socorros a acidentados	7,24 \pm 3,68	50,83	a

* Referentes ao N=306 TPA's

** Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$)

Tabela 9 D – Valores médios (\pm sd) das notas atribuídas ao conhecimento dos trabalhadores sobre as ações desenvolvidas no contexto portuário que viabilizam a promoção da saúde desse trabalhador: recebimento de treinamento para atuar em situações de risco à saúde coletiva estratificados por categoria profissional.

Recebimento de treinamento para atuar em situações de risco à saúde coletiva	p*	Categoria**			
		Capatazia	Estiva	Conferentes de Carga	Vigilância de Embarcações
Incêndio ou explosão	0,00	7,35 \pm 3,45 ^a	7,50 \pm 3,49 ^a	2,06 \pm 3,37 ^b	6,18 \pm 3,25 ^a
Vazamento de produtos perigosos	0,00	6,75 \pm 3,72 ^a	6,20 \pm 4,05 ^a	1,61 \pm 2,73 ^b	3,09 \pm 3,91 ^b
Queda de homem ao mar	0,01	4,20 \pm 4,05 ^a	4,14 \pm 4,29 ^a	1,11 \pm 2,19 ^b	1,91 \pm 2,74 ^{ab}
Poluição ou acidente ambiental	0,00	4,88 \pm 4,00 ^a	4,84 \pm 4,18 ^a	1,67 \pm 2,47 ^b	2,27 \pm 2,87 ^b
Primeiros-socorros acidentados	a 0,00	7,50 \pm 3,39 ^{ab}	7,77 \pm 3,50 ^a	2,06 \pm 3,02 ^c	5,55 \pm 3,67 ^b

*Letras diferentes representam notas médias significativamente diferentes ($p < 0,05$).

** N Capatazia=138; N Estiva= 132; N Conferência de Carga=18; N Vigilância de Embarcações= 11 trabalhadores.

Os dados referentes ao trabalhador ter solicitado informações sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho ao OGMO, ter informado a seus colegas e/ou visitantes sobre os riscos presentes no ambiente de trabalho e a maneira como evitar tais riscos são apresentados na Tabela 9 E.

Quando questionados a respeito de já **terem solicitado ao OGMO informações sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho**, 74 (24,18%) trabalhadores responderam afirmativamente.

Ao serem questionados acerca de já ter **informado seus colegas e/ou visitantes sobre os riscos existentes no ambiente portuário**, 266 (86,93%) responderam que já prestaram essa informação. No que se refere a ter informado seus colegas e/ou visitantes acerca da **maneira de prevenir os riscos existentes no ambiente portuário**, 273 (89,22%) responderam sim.

Tabela 9 E – Distribuição de frequência simples das variáveis referentes ao TPA ter solicitado ao OGMO informações sobre os riscos existentes e TPA ter informado aos colegas e/ou visitantes sobre os riscos existentes no ambiente portuário e como evitá-los.

Variável	Sim	%	Não	%
Solicitou informações ao OGMO sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho	74	24,18	232	75,82
Prestou informações a colegas e/ou visitantes sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho	266	86,93	40	13,07
Prestou informações a colegas e/ou visitantes sobre a maneira como prevenir os riscos existentes no ambiente de trabalho	273	89,22	33	10,78

6. DISCUSSÃO

6.1 CARACTERÍSTICAS SÓCIO-ECONÔMICAS DOS TRABALHADORES

Nesta parte do trabalho, são discutidas as características sócio-econômicas do grupo geral dos trabalhadores com o intuito de caracterizá-los e buscar posteriormente, por meio de associações com outras variáveis, como estas particularidades do trabalhador influenciam o seu conhecimento acerca dos riscos existentes no ambiente portuário e das ações que viabilizam a promoção da saúde.

Todos os 306 trabalhadores portuários avulsos (TPA's) são do **sexo** masculino. Também obtiveram a amostra da pesquisa constituída somente por homens os estudos de Bourguignon, Martins e Tavares (2000) com os estivadores no Espírito Santo; Medeiros, Silveira e Dantas (2000) com os TPA's do Recife; Cavalcante, Gomes, Nogueira et al (2005) com os estivadores do Porto do Mucuripe em Fortaleza e Muccillo (2000) no Porto do Rio Grande. Ao se buscar a predominância do sexo masculino, em outros setores produtivos, entre os trabalhos consultados, Rangel (1993) obteve que os trabalhadores na indústria petroquímica são majoritariamente homens e Pignati e Machado (2005) obtiveram que 97% do total de trabalhadores eram homens, ou seja, nas indústrias madeireiras do Mato Grosso. Talvez a totalidade e a predominância de homens em tais atividades produtivas possam estar atreladas ao fato de que os trabalhos “masculinos” são caracterizados pela insalubridade, periculosidade e necessidade do uso acentuado de força física (COHN; MARSIGLIA, 1993). Porém, o trabalho portuário que antes necessitava do uso da força física, atualmente, utiliza muito mais as capacidades cognitivas dos trabalhadores, expressas pela inteligência, planejamento e preparo dos mesmos, já que evoluiu tecnologicamente, com a incorporação de equipamentos cada vez mais velozes e possantes, do que propriamente a energia física deles (FREIRE FILHO, s/d).

A **faixa etária** encontrada com maior freqüência foi a compreendida entre 49 – 58 anos com 98 (32,03%) trabalhadores inseridos nela. A faixa etária obtida neste estudo é superior a encontrada por Cavalcante et al (2005) no Porto do Mucuripe em Fortaleza, o qual obteve que 62% dos estivadores encontrava-se na faixa etária entre 30 e 45 anos; por

Bourguignon, Martins e Tavares (2000) com os estivadores do Porto de Santos, que obtiveram a média de 40 anos de idade ($40 \pm 7,7$ anos); por Leite, Capra e Silva (2002) com os TPA's do Rio de Janeiro, que encontraram como faixa etária predominante a compreendida entre 41 e 50 anos (56%) e o obtido por Santana e Oliveira (2004), na construção civil, já que os trabalhadores encontram-se majoritariamente (51,9%) na faixa etária entre os 22 e 40 anos. A predominância da faixa etária entre 49 e 58 anos, obtida no presente estudo pode ser justificada pela inexistência de rotatividade no setor, no sentido de que não existe demissão ou admissão de novos empregados, sendo marcado pela continuidade, permanência e resistência (Aragão, 2002); a partir disso, não há neste contexto, a exclusão de trabalhadores considerados como “idosos” pelo capital, os quais possuem idade próxima aos 40 anos (ANTUNES; ALVES, 2004).

O **tempo de atuação** no setor portuário, com maior frequência, foi superior a dez anos, com 120 (39,22%) TPA's que referiram atuar no setor entre 20 a 34 anos, destacando-se que 95 (31,05%) trabalhadores afirmaram atuar entre 10 e 19 anos. Os dados obtidos neste estudo são semelhantes aos de Muccillo (2000); Medeiros, Silveira e Dantas (2000), os quais obtiveram que a experiência dos TPA's entrevistados é superior a 10 anos nas atividades portuárias e o de Cavalcante, Gomes, Nogueira et al (2005) obteve que os estivadores atuam no setor em média há 14 anos ($14 \pm 8,4$ anos). Retoma-se aqui, a questão da inexistência de rotatividade entre os avulsos, porque são os mesmos trabalhadores que executam as atividades no Porto há dez, vinte, trinta anos e que começaram a atuar no setor por possuir familiares na área portuária (ARAGÃO, 2002), embora exista o fato de que há três anos, no Porto do Rio Grande, foi realizado processo seletivo público para admissão de estivadores cadastrados.

Os **rendimentos** financeiros do último mês, com maior frequência, em consonância com o afirmado por 123 (40,20%) dos 294 TPA's respondentes da questão, foi de dois até cinco salários mínimos, dados semelhantes aos obtidos no estudo de Muccillo (2000), cuja renda mensal dos TPA's era em torno de um a cinco salários mínimos. Os dados obtidos neste estudo e considerando apenas a renda do trabalhador como sendo a renda familiar, possibilitam classificar economicamente os TPA's como pertencendo à classe econômica C, segundo o Critério de Classificação Econômica Brasil (ABEP, s/d). Essa classe, segundo o divulgado pelo Instituto de Pesquisas Datafolha, foi a que mais cresceu, constituída por 32% em 2003 e 40% em 2006 entre os 2.828 brasileiros entrevistados. Salienta-se ainda que essa classe é a responsável pelo maior consumo de bens entre os brasileiros (DATAFOLHA, 2006).

O **grau de instrução** Ensino Fundamental Incompleto foi mais freqüente neste estudo, com 110 trabalhadores (35,95%) que o possuem como grau de instrução, o que também foi obtido no estudo de Leite, Capra e Silva (2002) com 40% dos trabalhadores; Bourguignon, Martins e Tavares (2000) com 43,55% dos estivadores entrevistados. Embora não apresentem o percentual de trabalhadores, Muccillo (2000) e Medeiros, Silveira e Dantas (2000) também obtiveram que os TPA's entrevistados em seus estudos possuem como escolaridade média o Ensino Fundamental Incompleto. A baixa escolaridade dos entrevistados encontrada neste estudo pode ser justificada pelo fato de que há o domínio do saber-fazer no trabalho portuário, porque o exercício das atividades consiste em um aprendizado que não necessita de ensinamentos formais, sendo a experiência dos mais velhos perpetuada aos recém-chegados ao ambiente portuário (ANDRÉ, 1998) e embora esse saber-fazer seja aprendido na realização do trabalho, não se pode cair no equívoco mencionado por Frigotto (1989 a) que consiste em desconsiderar que a classe trabalhadora, embora historicamente, seja pelas condições materiais e ideológicas, tenha sido impedida de ter acesso aos mais elevados conhecimentos científicos, possui saberes e conhecimentos e também não se deve esquecer que todo o ser humano tem em seu organismo a força de trabalho simples, independente de ter uma educação especial (MARX, 1985).

Em relação ao **estado civil**, a maioria, ou seja, 174 (56,87%) trabalhadores são casados ou vivem em união consensual. Apesar de não haver a informação a respeito do número total de trabalhadores, Medeiros, Silveira e Dantas (2000) caracterizaram os TPA's entrevistados como sendo casados ou terem companheiras, e Muccillo (2000) caracterizou-os como sendo "pais de família".

A auto-avaliação de 177 (57,84%) TPA's como sendo da **cor** branca foi predominante. O dado obtido neste estudo quanto à cor dos TPA's vai de encontro ao resultado de Santana e Oliveira (2004) na construção civil, o qual obteve que 198 (69%) dos entrevistados consideravam a cor da pele como negra. Esse dado também vai de encontro à própria história dos trabalhadores portuários brasileiros, os quais no Brasil Colônia, eram constituídos por negros que trabalhavam tanto nos serviços de terra quanto nos de bordo, de acordo com a necessidade dos donos do navio, independente de serem escravos ou libertos (ANDRÉ, 1998). A cidade do Rio Grande foi fundada pelo brigadeiro José da Silva Paes em 1737 (Stein, 2002), o qual era português, sendo que a colonização da cidade foi feita pelos

portugueses, o que de certa maneira, justifica a predominância da auto-avaliação dos TPA's como sendo brancos⁹.

6.2 CONDIÇÕES DE TRABALHO

6.2.1 Organização da jornada de trabalho e infra-estrutura

Neste subitem apresenta-se a maneira como é organizada a jornada de trabalho e a infra-estrutura existente no ambiente portuário no grupo geral de trabalhadores, os quais podem representar fatores de risco ou fatores que potencializam a promoção da saúde dos TPA's.

A **jornada de trabalho** varia de acordo com a escala do dia, segundo a maioria (95,75%) dos TPA's, ou seja, a jornada de trabalho pode ser diurna ou noturna. Na indústria petroquímica, o trabalho também é feito em turnos, com equipes que se revezam, inclusive à noite (RANGEL, 1993). É o caso também das plataformas de petróleo da Bacia de Campos no estado do Rio de Janeiro, nas quais o trabalho é contínuo, ocorrendo nas 24 horas do dia durante todo o ano, sendo necessário o revezamento de muitos trabalhadores para a manutenção do processo produtivo (FREITAS. et al, 2001).

Estima-se que cerca de 10% da população brasileira economicamente ativa trabalha em turnos, incluindo o noturno (MORENO; FISCHER; ROTEMBERG, 2003). O trabalho portuário avulso no Porto Organizado do Rio Grande possui quatro turnos de seis horas, assim distribuídos: o turno A é iniciado as 07h45min e termina as 13h30min; o turno B é iniciado as 13h45min h e vai até as 19h30min; o turno C é iniciado as 19:45 h e tem seu término a 01h30 min e o turno D, inicia-se a 01h45min h e termina as 07h30min. Esses horários para o início dos turnos é vigente para os TPA's nas atividades de Capatazia, Estiva, Conferência de Carga, Conserto de Carga e Bloco. Os turnos dos trabalhadores em Vigilância de Embarcações são assim distribuídos: O turno A inicia às 08h e termina as 13h45min; o turno B é iniciado às 14h e tem seu término as 19h45min; o turno C inicia às 20h e termina a 01h45min h; o turno D inicia às 02h e tem seu término as 07h45min. Ressalta-se que a jornada de trabalho dos

⁹ “Ao sul os açorianos se estabeleceram à margem do São Gonçalo, ligando-se ao posto militar do Rio Grande e respectivo porto”. (GOULART, 1985, p. 16).

TPA's ocorre em turnos de seis horas, porém foi acordado em Convenção Coletiva de Trabalho que os trabalhadores não interrompem a jornada de trabalho 15 minutos para refeições e terminam o turno 15 minutos antes (Representante OGMO, comunicação verbal). Salienta-se que os trabalhadores em Conferência de Carga trabalham uma semana nos turnos A e B e em outra nos turnos C e D, ou seja, os Conferentes se dividem em dois grupos, havendo revezamento semanal de turno. A estratégia de organização dos turnos de trabalho da Conferência em primeira instância pode ser considerada como a melhor forma de diminuir as alterações biológicas oriundas do trabalho em turnos, porém os turnos de rotação lenta, como os que se alternam semanalmente, alteram mais os ritmos biológicos do que aqueles de rotação rápida (MORENO; FISCHER; ROTENBERG, 2003).

No Porto do Rio Grande, o sistema de rodízio é o numérico. O rodízio numérico é aquele em que o trabalhador é chamado pelo seu número (CARVALHO, 2005). Neste caso o trabalhador responde à “chamada” pelo seu número de registro/cadastro junto ao OGMO. O rodízio representa uma maneira de todos os trabalhadores terem oportunidade de acesso ao trabalho, observando-se as qualificações necessárias ao desempenho de cada função (STEIN, 2002). Ressalta-se que entre cada turno de seis horas, deve existir a observância de onze horas de intervalo interjornadas, porém as convenções coletivas de trabalho podem prever exceções à regra, já que os próprios TPA's possuem interesse em “dobrar” a escala, visto que não sabem quando voltarão a trabalhar (CARVALHO, 2005).

O trabalho em turnos, enquanto carga fisiológica¹⁰ representa uma ruptura com os ciclos circadianos e dessincronização (LAURELL; NORIEGA, 1989). O rodízio e o trabalho contínuo (diurno/noturno), como cargas fisiológicas, materializam-se no corpo dos TPA's e alteram a qualidade do seu ritmo circadiano, havendo uma potencial e/ou real minimização em seus corpos, representada pelo esgotamento do seu nexu biopsíquico humano (ANDRÉ, 1998).

O trabalho noturno pode fazer com que os trabalhadores tenham um pior desempenho em suas tarefas, expondo-os a maiores riscos de acidente de trabalho e estressores ambientais, sendo que a organização do trabalho em turnos tem importantes manifestações no bem-estar físico, psíquico e social do trabalhador e com o passar do tempo, o trabalho em turnos faz com que exista uma cronificação de sintomas referentes ao trabalho. Além do exposto, o trabalho em turnos pode conduzir o trabalhador ao isolamento social, visto que podem surgir

¹⁰ As cargas de trabalho são, segundo Laurell e Noriega (1989), fatores do processo de trabalho que interagem dinamicamente entre si e com o corpo do trabalhador. São expressas por cargas físicas, químicas, biológicas e mecânicas, fisiológicas e psíquicas.

dificuldades no convívio com a família e amigos, impossibilitando relativamente o trabalhador de participar de cursos ou outros compromissos que apresentem regularidade (MORENO; FISCHER; ROTEMBERGER, 2003).

Em relação às **condições sanitárias e de conforto no local de trabalho**, 130 (42,48%) responderam que existem em todos os terminais portuários. Esses locais não foram encontrados no Porto em questão, em 1998, por Muccillo (2000), que constatou a falta de vestiários, sanitários (inexistência ou fechados), sem refeitórios ou locais adequados para as refeições e para o aguardo pelo início da operação portuária. Tal realidade também foi observada no Porto de Recife, pelos pesquisadores, embora os trabalhadores tenham apresentado opinião distinta (MEDEIROS; SILVEIRA; DANTAS, 2002). Ressalta-se que as constatações de Muccillo (2000) foram feitas no momento em que havia poucos meses que a NR – 29 tinha entrado em vigor e que entre 2005/2006, a área pública do Porto do Rio Grande passou por reformas em sua estrutura física.

A NR–29, de 29/12/1997, prevê que as instalações sanitárias, vestiários, refeitórios, locais de repouso e aguardo do início da operação devem ser mantidos pela administração do Porto, pelo responsável do terminal privado e retroportuário, sendo que as instalações sanitárias devem ser localizadas no máximo a 200 metros do local onde são realizadas as operações portuárias. A mesma NR–29 também prevê que, para os trabalhadores de bordo, a embarcação deve oferecer gabinete sanitário e lavatório, com boa higienização e funcionamento, salientando que na inexistência a bordo dessas condições sanitárias, o operador portuário fica incumbido de dispor a bordo de instalações sanitárias móveis (WC Químico) (BRASIL, 1997).

6.2.2 Condições de trabalho em ato: EPI's

Apresenta-se nesta parte do estudo as condições de trabalho em ato do TPA no que se refere ao recebimento de EPI's e de informações a respeito de como utilizá-los corretamente no intuito de conhecer quais são as medidas de proteção individual adotadas no âmbito portuário.

Com relação ao **recebimento** dos diferentes tipos de **EPI's** no grupo geral de trabalhadores, 298 (99,67%) referiram receber luvas; 305 (99,67%), capacetes e botinas; 284

(92,8%), protetores auriculares; 288 (94,1%), protetores oculares; 223 (72,09%), cinto de segurança e 274 (89,5%), máscaras.

Com a NR-29, a atribuição de fornecer os EPI's passou a ser do OGMO; antes de 1997 era competência dos sindicatos e com poucas exceções, nunca funcionou como deveria (SANTOS NETO; VENTILARI, 2000). O OGMO começou a distribuir os EPI's a todos os TPA's registrados do Porto do Rio Grande em janeiro de 1998, fornecendo, também, uniformes com cores diferentes para cada categoria. Na oportunidade, foram distribuídos macacões, luvas, capacetes, botinas, capas de chuva e em consonância com a atividade, EPI's especiais, tais como máscaras, roupa para baixas temperaturas e protetores auriculares, havendo resistência inicial quanto ao uso e qualidade por parte dos trabalhadores, sendo que o Ministério do Trabalho e Emprego e OGMO (SESSTP e CPATP), após algumas reuniões, optaram em consenso, por quais eram e os tipos de EPI's mais condizentes por atividade e risco. Salienta-se que os EPI's são substituídos de acordo com o número de escalas cumpridas pelo TPA e quando os mesmos são avariados (LOUREIRO, 2002).

Antes de discutir as associações entre as variáveis e as categorias profissionais, faz-se necessário retomar o que cada atividade realiza no contexto do trabalho portuário avulso, as quais se dividem em: Capatazia que são aqueles que movimentam as mercadorias no cais do porto e demais instalações de uso público, carregando/descarregando as embarcações com os equipamentos portuários; Estiva que são os que movimentam a carga a bordo das embarcações, com os equipamentos de bordo ; Conferência de Carga que são aqueles responsáveis por conferir os produtos, no que tange ao peso, procedência/destino, estado da carga, entre outros, em seu embarque/desembarque; Conserto de carga os quais são os responsáveis por consertar as possíveis avarias nas embalagens dos produtos durante o seu embarque/ desembarque; os trabalhadores em vigilância das embarcações são aqueles responsáveis por vigiar a entrada e saída de pessoas e produtos a bordo das embarcações e os trabalhadores em bloco, são responsáveis pela limpeza e reparo nas embarcações (BRASIL, 1993).

Ao ajustar a resposta dada à questão relativa ao recebimento de **luvas** com a categoria profissional, obteve-se que estes estão associados ($p=0,00$) sendo que referiam receber luvas: 138 (100%) trabalhadores em Capatazia, 131 (99,24%) Estivadores, quatorze (77,78%) Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, oito (72,73%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) dos Trabalhadores em Bloco. Assim, pode-se dizer que, na opinião dos Conferentes de Carga e Vigilantes de Embarcações, em consonância com o percentual de participantes que referiram receber, que as luvas são oferecidas, mas não para

todos, devido às próprias características do trabalho, já que os Conferentes e Vigilantes não lidam diretamente com as cargas.

Ao ajustar a resposta dada à questão referente ao **recebimento de capacete** à categoria profissional, obteve-se que o relato sobre receber esse EPI não está associado à atividade exercida pelo trabalhador ($p=0,93$). Ao ajustar o **recebimento de botinas** à categoria profissional, tal quesito não está associado à categoria profissional ($p=0,93$). Ao ajustar-se o relato sobre o recebimento de protetor auricular à categoria profissional, os mesmos não se mostraram associados ($p=0,57$). Os dados obtidos neste estudo possibilitam dizer que os capacetes e as botinas, segundo as respostas dos entrevistados, são distribuídos igualmente para todas as categorias profissionais. Salienta-se que sem o capacete e as botinas, os trabalhadores podem ser impedidos de realizar a faina para a qual foram escalados, sendo que em um terminal privado, o trabalhador não pode entrar no local se não estiver com as botinas e capacete.

Ao ajustar a resposta dada à questão referente ao **recebimento de protetor ocular** à categoria profissional, ambos se apresentaram associados ($p=0,00$), sendo que relataram receber protetor ocular: 134 (97,10%) trabalhadores em Capatazia, 126 (95,45%) Estivadores, dez (62,50%) Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, onze (100%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) Trabalhadores em Bloco. A partir dos dados do presente estudo, pode-se afirmar que os Conferentes de Carga recebem protetor ocular em menor proporção do que as outras categorias, talvez por não entrarem em contato direto com as cargas a granel, por exemplo.

As luvas, capacetes, botinas, protetores oculares e protetores auriculares estão disponíveis a todos os TPA's no almoxarifado situado nas instalações do OGMO-RG, os quais podem ser substituídos quando avariados ou quando concluído o número de escalas a serem realizadas com o mesmo equipamento (Representante SESSTP – comunicação verbal).

Ao ajustar a resposta dada à questão relativa ao **recebimento de cinto de segurança** à categoria profissional, esses se mostraram associados ($p=0,00$), sendo que relataram receber cinto de segurança: 101 (74,26%) Trabalhadores em Capatazia, 107 (81,06%) Estivadores, sete (38,89%) Conferentes de Carga, três (75%) Consertadores de Carga, dois (18,18%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) Trabalhadores em Bloco. Os percentuais superiores dos Trabalhadores em Capatazia e Estiva talvez se devam ao fato de que o cinto de segurança é fornecido de acordo com a operação portuária, principalmente aos trabalhadores dos setores referidos, por estarem diretamente envolvidos no embarque/desembarque das cargas, e deve ser devolvido ao término da operação. (Representante SESSTP/OGMO – RG – comunicação

verbal), não sendo encontrada na literatura e nem junto ao SESSTP explicação para o fato de que os Consertadores de Carga e Trabalhadores em Bloco referiram, majoritariamente, receber o EPI em questão.

Ao se ajustar a resposta dada à questão relativa ao recebimento de **máscara** à categoria profissional, essas se mostraram associadas ($p=0,00$), sendo que relataram receber máscara: 132 (96,35%) Trabalhadores em Capatazia, 123 (93,18%) Estivadores, sete (41,18%) Conferentes de Carga, quatro (100%) Consertadores de Carga, cinco (45,45%) Vigilantes de Embarcações e três (100%) Trabalhadores em Bloco. Novamente, pode-se tentar explicar o menor percentual de trabalhadores que responderam receber máscaras, representados pelos Vigilantes de Embarcações e Conferentes de Carga, devido ao não envolvimento direto desses trabalhadores com a operação portuária, ou seja, eles não possuem contato direto com a carga. Enfatiza-se que as máscaras são repassadas pelo OGMO–RG aos sindicatos, os quais as fornecem aos TPA's de acordo com a necessidade da faina a ser realizada (Representante SESSTP – comunicação verbal).

A nota média atribuída pelo total de entrevistados à variável referente ao **uso dos EPI's** ($9,19\pm 1,58$) pode ter sido significativamente superior que a relativa ao **recebimento de orientações sobre o uso correto dos EPI's** ($8,56\pm 2,57$), pelo fato de que perante a NR–29, compete ao TPA utilizar condizentemente os EPI's fornecidos, porém o OGMO é responsável por treinar os TPA's e zelar para que usem corretamente os equipamentos (BRASIL, 1997). Através da nota média atribuída ao quesito utilização dos EPI's pelos TPA's ($9,19\pm 1,58$), pode-se deduzir que os mesmos fazem uso destes, já que usá-los é obrigatório e o trabalhador não pode se recusar, somente se o equipamento for inadequado ao risco, apresentar mau funcionamento ou conservação (TRINDADE, 1998). No estudo de Cavalcante et al (2005), todos os estivadores afirmaram utilizar os EPI's fornecidos pelo OGMO, embora membros da CIPA¹¹ relatem que existe negligência por parte dos trabalhadores, que os utilizam somente na presença de fiscais (Cavalcante et al., 2005), o que pode ser estendido ao Porto do Rio Grande, porque foi observado que alguns TPA's fazem uso do EPI somente quando o fiscal está próximo e outros, necessitam que o trabalhador da SESSTP os advirtam verbalmente para fazê-lo.

O **recebimento de informações sobre o uso correto dos EPI's** ter sido avaliado significativamente diferente entre **as categorias** ($p=0,00$) pode estar vinculado ao fato de que os trabalhadores em Capatazia ($8,96\pm 2,19$) e Estiva ($8,70\pm 2,40$) têm a possibilidade de ter

¹¹ Usou-se o termo apresentado no estudo de Gomes et al (2005), porém **se** sabe que o termo correto no setor portuário é de Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP).

mais acesso a tais orientações que os Conferentes de Carga ($5,44\pm 3,85$) e Vigilantes de Embarcações ($6,27\pm 2,97$), porque os ternos da Capatazia e Estiva são compostos por mais trabalhadores que os dos Conferentes de Carga e Vigias de Embarcações, o que proporciona um maior contato com os trabalhadores da SESSTP, viabilizando as orientações cotidianamente.

A nota média atribuída pelo total de trabalhadores aos dois quesitos que compõem a questão referente aos motivos que levam os TPA's a não usarem os EPI's, foi estatisticamente muito baixa. O **motivo do não uso dos EPI's por considerá-los incômodos ($2,66\pm 3,10$)** ter sido significativamente superior ($p=0,00$) **que não usá-los por considerá-los desnecessários ($2,06\pm 2,77$)** pode estar atrelado ao fato de que talvez os mesmos dificultem a realização do trabalho. Pode-se exemplificar com o uso do protetor auricular em ambientes ruidosos, que os protege contra os ruídos, porém, “(...) a estruturação sonora do espaço também é parcialmente perdida quando se usa um protetor auricular (...)” (SILVA et al., 1993, p. 315). Além do incômodo, a descrença em relação ao EPI pode estar relacionada ao fato de que seu uso não elimina os riscos e os acidentes, principalmente os fatais e que esta seria uma forma de negar o risco, porque sem a negação, continuar trabalhando e enfrentando os riscos seria impossível (SILVA et al., 1993). Diante disso, considera-se que os EPI's não devam ser a única alternativa e tampouco a mais relevante forma de prevenção, embora sejam úteis e necessários em alguns momentos (CAVALCANTE et al., 2005).

6.3 CONHECIMENTO DOS TPA's ACERCA DO RISCO NO AMBIENTE DE TRABALHO

6.3.1 Conhecimento dos fatores de risco no ambiente portuário

Nessa parte do trabalho, busca-se apresentar o conhecimento dos trabalhadores acerca dos riscos aos quais está individualmente exposto no ambiente de trabalho.

Salienta-se que, pelo fato de o instrumento do estudo ser fechado, as respostas dadas pelos trabalhadores dependeram do entendimento deles em relação às questões e que na particularidade do presente trabalho, poucas foram as pesquisas a que se teve acesso referentes à temática de riscos no ambiente de trabalho.

O fato de a maioria dos trabalhadores entrevistados (93,46%) ter respondido **que existem riscos à sua saúde no ambiente de trabalho** também foi encontrado nos estudos de Medeiros, Silveira e Dantas (2002) e Muccillo (2002), nos quais, respectivamente, 87% e 95% dos trabalhadores portuários avulsos responderam que o trabalho no Porto é muito perigoso.

Os riscos são o resultado da possibilidade de ocorrência de situações adversas (Carvalho, 2004), podendo estar realmente no ambiente e representar uma ameaça, sendo a interação da experiência e memória, ou estar no interior do indivíduo como algo imaginado (Brant; Minayo-Gomez, 2004), ou seja, no risco está combinada uma previsão com uma indeterminação (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002). Sendo assim, o risco não é uma determinação, mas sim uma possibilidade (Castiel, 2002), o que releva a importância, no caso dos riscos ocupacionais, de conhecer o processo de trabalho por se considerar que “A produção de idéias, de concepções, de consciência é, a princípio, diretamente entrelaçada com a atividade material, e as relações materiais dos homens com a linguagem da vida real” (MARX, 1983, p.171).

Experienciar o risco constitui a variação das diferenças individuais (Barnett; Breakwell, 2001), embora estar exposto a situações de risco não permite que a previsão dos problemas de saúde seja certa e indiscutível, porque sempre existe a possibilidade de ocorrência de situações imprevistas e incontroláveis (CASTIEL, 2002).

O conhecimento dos riscos possui influências das experiências individuais e da construção coletiva do risco, não sendo apenas o resultado da exposição (Gustafson, 1998), e essa construção coletiva pode ser considerada predominante no ambiente portuário, porque o processo de trabalho portuário é uma cooperação, expressa por Marx (1985, p. 374) como sendo “(...) a forma de trabalho em que **muitos trabalham juntos**, de acordo com um plano, no mesmo processo de produção (...)” (Grifo da autora) e nesse “trabalhar juntos” há uma interação constante, que extrapola muitas vezes o simples contato entre trabalhadores no ambiente portuário e ganha, como cenário, novos espaços de convívio social. As “rodas”¹² e o ambiente de trabalho, na situação dos portuários avulsos do Rio Grande, não são simplesmente os locais onde são realizadas as “chamadas”¹³ e o processo de trabalho é efetivado, mas sim o ponto de partida para tomar um café com os companheiros em meio a conversas acerca dos problemas encontrados e dos fatores agradáveis singulares do processo

¹² Também denominado de “parede”, corresponde ao local onde é feita a escalação dos ternos de TPA’s.

¹³ Representa a escalação dos TPA’s que se credenciaram para o serviço, sendo que os mesmos são “chamados” de acordo com o seu número de registro/cadastro junto ao OGM/O.

de trabalho portuário, o cenário onde são organizadas as confraternizações dos trabalhadores, demonstrando no contexto portuário, o que Cezar-Vaz (1999) afirmou: “O trabalho é, pois, nuclear na vida de cada indivíduo e se expressa pela produção do indivíduo em estruturas materiais e sociais (...)” (Cezar-Vaz, 1999, p.66) e tal centralidade origina características tão particulares ao Processo de Trabalho no Porto e aos “seus” trabalhadores avulsos.

A partir do exposto acima, pode-se afirmar que o risco é construído socialmente e definido pela segurança, que representa o seu oposto (RANGEL, 1993). Em outras palavras, é dizer que “(...) o estabelecimento, o entendimento e a formulação de relações de ‘risco’ decorrem de consensos sociais” (LIEBER; ROMANO-LIEBER, 2002, p. 83). O conhecimento construído pelo trabalhador está relacionado ao viver as situações no cotidiano de trabalho, ao relacionamento interpessoal proporcionado pelo grupo e contexto social (Sato, 1996) e são esses conhecimentos que propiciam ao trabalhador contornar os acontecimentos inesperados no desenvolvimento, implantação e manutenção dos sistemas e administrar os riscos para a saúde presentes neste ambiente (Assunção, 2003), ou seja, “(...) em síntese, a experiência de risco participa da configuração de matrizes identitárias e da formação de subjetividades, suscetíveis a interpretações” (CASTIEL, 2002, p.118). Assim, pode-se afirmar que os indivíduos possuem percepções distintas a respeito de um mesmo risco, ao qual estão expostos (PERES, 2002).

O ambiente portuário é uma área de risco, visto que o risco de acidentes é constante neste cenário (STEIN, 2002). Existem ambientes insalubres, com cargas químicas e radioativas sendo movimentadas; tudo no porto é grande e pesado, porque as cargas não são movimentadas em quilos, mas sim em toneladas. Além disso, existem os fatores de risco físicos (ruídos, vibrações, umidade), químicos (gases e poeiras) e ergonômicos (posturas inadequadas), sendo que o TPA e outros que tenham atribuições legais nos portos estão cercados pelo perigo (CARVALHO, 2005).

A modernização portuária reduziu riscos e cargas de trabalho, porém com as novas tecnologias, introduziu novos riscos e cargas, relacionados intrinsecamente com a adoção de tais tecnologias (ARAGÃO, 2002). Uma das maiores contribuições tecnológicas da indústria marítima, por exemplo, foi o advento dos contêineres, o qual viabilizou que as cargas, antes “coqueadas”¹⁴ pelos trabalhadores em caixas e sacarias, sejam embarcadas/desembarcadas rapidamente, sem exigências de energia física do trabalhador, aumentando o ritmo do trabalho, já que é muito oneroso para o operador portuário a permanência, além do prazo

¹⁴ Transporte de carga sobre a cabeça do trabalhador.

previsto, da embarcação no cais, pois implica a escalação de novos ternos de TPA's e pagamento de mais taxas para o terminal portuário. Esses contêineres necessitam ser içados por guindastes/guinchos e os operadores dos equipamentos são guiados pelos estivadores, por não possuírem campo visual para fazê-lo sozinhos, o que torna as operações muito delicadas, já que um simples erro do sinaleiro pode causar um acidente, mutilando ou até matando outro trabalhador. Os contêineres são fixados uns aos outros por castanhas automáticas ou semi-automáticas, as quais pesam em média cinco quilos e considerando-se a gravidade, caso se desprendam, podem chegar ao solo ou à parte do corpo do trabalhador com o peso de aproximadamente 45 kg, sendo que em alguns casos, colidem com os capacetes dos TPA's, rachando-os ao meio. Existe, também, pelas toneladas de cargas que comportam os contêineres, um intenso tráfego de caminhões no cais para carregá-los. Além disso, os avanços tecnológicos na indústria marítima possibilitaram a construção dos navios especializados e no Porto do Rio Grande, onde são desembarcados todos os carros "Omega" importados pelo Brasil da Argentina, são comuns os navios Ro-ro¹⁵ atracados no cais e o ritmo de trabalho nessas operações é muito intenso, com os veículos sendo embarcados/desembarcados rapidamente, porque o ganho dos TPA's em tal operação é por produtividade, ou seja, existe um valor estipulado nas convenções coletivas de cada categoria por veículo movimentado e o total é dividido pelo número de trabalhadores nos ternos escalados para a operação (Figura 1 - navio ro-ro). Existem situações em que, embora os navios sejam do tipo Ro-ro, transportam outras cargas, tais como contêineres ou PKD's¹⁶, aumentando o número de trabalhadores envolvidos e o ritmo de trabalho. A partir desse exemplo de dois tipos de operações portuárias, está implícito o sentido de trabalhador coletivo, dado pelo conjunto de muitos trabalhadores parciais com suas diferentes especificidades, que se complementam no processo de trabalho (MARX, 1985).

¹⁵ Navio especial para transporte de veículos, os quais são movimentados através de suas próprias rodas.

¹⁶ Assim são denominadas as latarias de ônibus no jargão portuário.

Figura 1 – navio ro-ro



Os riscos à saúde e à vida, no contexto portuário, não são sempre os mesmos, porque distintos são os navios e as cargas que se apresentam no porto, com exigências de procedimentos de segurança peculiares a cada operação e, muitas vezes, esses navios não apresentam as mínimas condições de segurança exigidas pelas convenções internacionais, como é o caso dos navios *sub-standard*, os quais fazem suas rotas na América Latina, África e Ásia, continentes em que a fiscalização marítima é insuficiente devido ao reduzido contingente de trabalhadores (Alves Filho; Gazal, 2002), sendo o Porto do Rio Grande um dos locais de atracação na rota de algumas dessas embarcações.

Ressalta-se que o trabalhador atua em consonância com as condições de trabalho, bem como e principalmente, com a consciência do contexto no qual se insere (Oliveira, 2003) e no Porto, onde a cultura possui fortes resquícios do saber-fazer, não poderia ser diferente, já que a cultura é constituída por valores e significados que subsidiam os princípios reguladores das relações interindividuais e com as coisas (SAMAJA, 2000). E inserido nessa cultura, existe o ganho por produtividade dos TPA's e a vontade de movimentar muita carga, porque realmente não é certo quando se terá uma nova oportunidade de trabalho, tornando as condições físicas da embarcação algo pouco observado.

O saber-fazer, construído no cotidiano de trabalho, subsidia as improvisações individuais e coletivas, propiciando as situações de risco no trabalho e por serem os “guerreiros do cais”, a maneira idealizada como se dá o reconhecimento dos TPA's sobre si mesmos, faz com que trabalhem em péssimas condições, considerando-as como “normais”,

sendo o acidente de trabalho uma parte da rotina (André, 1998) e esses “guerreiros” fazem uso do próprio corpo como instrumento de trabalho, o que viabiliza a existência da normalização do risco, embora o ser humano possua uma cultura distinta de acordo com o espaço geográfico que ocupa e é a mesma que influencia todos os seus hábitos de vida, tornando-se complexo delimitar o que é ou não normal, tendo em vista que algo é normal por ser freqüente (CANGUILHEM, 1966). O fato de considerar normal os riscos presentes no ambiente de trabalho talvez ocorra por ser menos trabalhoso normalizar procedimentos do que modificar situações perversas de existência (Caponi, 2003) e também porque “(...) vida do trabalhador portuário avulso acompanha as características ditadas pelo próprio ambiente de trabalho: fluente, instável, **cheio de perigos**, mas ao mesmo tempo estimulante, envolvente, livre, ou seja, extraordinariamente cativante” (MUCCILLO, 2000, p. 01) (Grifo da autora). Assim, não são todos os riscos que podem ou devem ser evitados (Caponi, 2003) e a maneira como as pessoas vivem não pode ser reduzida a “estilos” e “comportamentos”, os quais podem ser substituídos ou selecionados (Castiel, 2003) ou, como nas palavras de Ayres (2003, p. 126), “Quando só se pode escolher entre ser feliz correndo o risco ou não ser feliz, o que a maioria de nós escolheria?” Ainda mais quando esses se riscos apresentam no ambiente de trabalho, por ser o trabalho uma relação social fundamental, em que a vida se evidencia (FRIGOTTO, 1989 b).

Ao se ajustar a resposta dada à questão **conhecimento da existência de riscos no ambiente portuário**, essa não se mostrou significativamente associada ao **grau de instrução do trabalhador** ($p=0,44$), **categoria profissional** ($p=0,47$), **oferecimento pelo OGMO de cursos para medidas de identificação, prevenção e eliminação dos riscos existentes** ($p=0,49$) e o **trabalhador já ter solicitado informações ao OGMO a respeito de como evitar os riscos existentes no ambiente de trabalho** ($p=0,32$).

A não associação entre o conhecimento sobre riscos no ambiente portuário e o grau de instrução pode estar relacionada ao fato de que as peculiaridades do processo de trabalho portuário são perpetuadas pelos mais velhos aos mais novos na atividade, sem desconsiderar que

(...) qualquer que seja o seu passado, o trabalhador pensa e age em seu trabalho em função de elementos culturais muito diversos em natureza e qualidade. Mas esse trabalhador utiliza esses saberes no curso de ação em função da situação concreta em que se encontra: ambiente físico e social, dispositivo técnico e suas variações, tarefa a realizar, sem falar em seu próprio estado de fadiga ou de emoção. Pode haver uma coerência mais ou menos boa entre os interpretantes culturais de que dispõe e os interpretantes contextuais que utiliza” (WISNER, 1994, p.122).

Em relação à não associação entre conhecimento da existência dos riscos no ambiente portuário e categoria profissional, talvez por ser o trabalho no Porto muito perigoso (Muccillo, 2000; Medeiros; Silveira; Dantas, 2002), e neste estudo em particular, não houve associação entre conhecimento da existência de riscos nas particularidades dos trabalhadores parciais. Então, pode-se supor que é a partir da construção de subjetividades e identidades no ambiente laboral, que os trabalhadores em geral alicerçam as suas representações de riscos, construindo acerca delas um saber peculiar, que constitui o seu capital cultural, formado por experiências anteriores com riscos e sentidos que os mesmos assumem em distintos contextos de trabalho (RANGEL, 1993). Também se pode identificar, mesmo de maneira implícita nessa não associação entre conhecimento da existência dos riscos no ambiente portuário e categoria profissional, uma estratégia defensiva, ou seja, o trabalhador nega o risco para continuar trabalhando, o que em outras palavras significa que “(...) se um trabalhador não conseguiu incorporar a ideologia defensiva de sua profissão por conta própria, se não consegue superar a própria apreensão, será obrigado a parar de trabalhar” (DEJOURS, 1992 p. 71).

A não associação entre conhecimento da existência dos riscos no ambiente portuário e oferecimento pelo OGMO de cursos sobre as medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos existentes talvez esteja relacionada aos trabalhadores conhecerem as peculiaridades de seu trabalho por viverem-nas em seu cotidiano por um longo espaço de tempo que em sua maioria, ultrapassa dez anos de atividades no Porto, o que viabiliza o aprendizado no próprio ambiente de trabalho por ser entender que

Toda prática envolve uma forma de atividade cognitiva. O saber intervém em todas as práticas sociais, culturais, simbólicas, produtivas. No saber se inscrevem, se articulam e se processam processos ecológicos e culturais, econômicos e tecnológicos (LEFF, 2001, p. 279).

E a partir disso não se pode desprezar os sentidos dados aos elementos identificados no processo de trabalho, os quais estão em consonância com a cultura do trabalhador e o contexto no qual este se insere (Wisner, 1994) e que “O conhecimento intervém em todo o processo de significação do mundo e da apropriação da natureza” (LEFF, 2001, p. 279).

A não associação entre o conhecimento da existência de riscos no ambiente portuário e o trabalhador já ter solicitado informações ao OGMO acerca de como evitar os riscos existentes no ambiente de trabalho, demonstra no presente estudo, a não utilização dos TPA's deste ambiente como um espaço de mobilização para transformações em seu trabalho e, conseqüentemente, em sua saúde. Tal fato pode estar vinculado à condição de esse Órgão ser novo e representar, de certa maneira, uma ruptura na cultura e autonomia desses

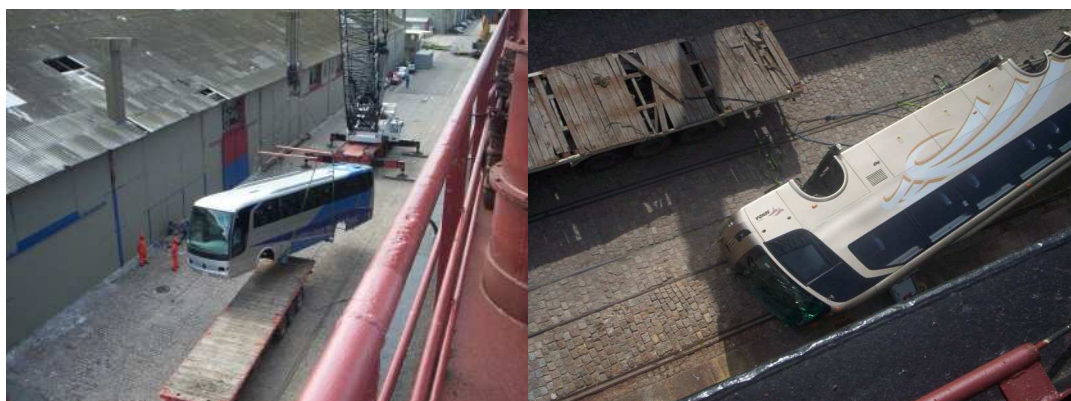
trabalhadores, os quais possuíam como único vínculo os sindicatos, seja para receber seus honorários, ser escalado para serviço e receber os EPI's condizentes com cada operação portuária. Em outras palavras, é dizer que, na visão dos TPA's, o OGMO representa a ameaça ao trabalho tido como independente e estimulante (MUCCILLO, 2000), isso porque, com o advento do OGMO pela Lei 8630/93, a administração do fornecimento do trabalhador portuário deve ser realizada pelo Órgão, bem como repassar os honorários para cada trabalhador e encargos sociais, zelar pelas normas de segurança e saúde no trabalho portuário, entre outras atribuições (BRASIL,1993).

A variável **conceito de risco**, o quesito **perigos à saúde e à vida** ($8,47 \pm 1,85$) receberam média significativamente superior ($p=0,00$) por parte do grupo geral de entrevistados do que **risco como algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador** ($4,73 \pm 3,32$), já que, no sentido de risco, há a previsão de um futuro como continuação do passado, regido por leis implícitas, desconhecidas, mas compreendidas a partir do que foi observado ocorrer novamente sem razão aparente (Lieber; Romano-Lieber, 2002), fazendo com que os trabalhadores não se sintam “imunes” ao risco, porque “Seja como for, viver, hoje em dia, implica assumir (voluntariamente ou não) modos e/ou padrões de exposição a determinados riscos, individualizados ou coletivos, escolhidos ou não (...)” (CASTIEL, 1996, p. 237).

Ao ser estratificado por categoria profissional, **o conceito de risco como perigos à saúde e à vida** não se mostrou significativamente diferente ($p=0,17$), talvez porque “*O essencial do saber é veiculado e utilizado de operário a operário* (DEJOURS, 1992, p. 105). As médias atribuídas à questão que expressa o significado de risco como algo que pode existir, mas que não afeta o trabalhador, apesar de serem estatisticamente baixas ($4,73 \pm 3,32$), receberam notas médias significativamente diferentes ($p=0,04$) entre as categorias. A partir disso e considerando que algumas pessoas podem imaginar possuir imunidades, desafiando os riscos através de atitudes arriscadas (Castiel, 1996), pode-se dizer que, embora com médias estatisticamente baixas, os Estivadores ($5,19 \pm 3,59$) e Trabalhadores em Capatazia ($4,57 \pm 2,95$) imaginam-se imunes aos riscos, podendo adotar atitudes inadmissíveis em relação à segurança quando comparados aos Conferentes de Carga ($2,94 \pm 2,78$). Pode-se exemplificar essa questão com a queda de um PKD, ocorrida porque uma cinta que segurava uma de suas pontas, viabilizando seu içamento, rompeu-se (Figura 2). Na oportunidade, havia trabalhadores da Capatazia observando a operação muito próximos ao guindaste e estivadores posicionando parte de seu corpo para fora da embarcação a fim de melhor visualizar o que havia ocorrido, sendo que, inclusive, alguns TPA's fizeram observações sobre a segurança das operações

portuárias, porém, por não terem sido escalados para a operação, não deviam estar presentes dentro do Porto, ainda mais tão próximos de objetos suspensos.

Figura 2- Acidente PKD



Em relação aos **fatores de risco existentes no ambiente de trabalho**, no grupo geral de entrevistados, o item **queda de objetos suspensos** ($8,42 \pm 2,47$) recebeu média significativamente superior ($p=0,00$) em relação aos demais, **com exceção** das variáveis **ruídos** ($8,06 \pm 2,32$) e **intempéries** ($8,06 \pm 2,48$).

A **queda de objetos suspensos**, na realidade portuária, não se trata apenas de alguns quilos caírem ao chão de uma pequena altura. São objetos muito pesados, tais como os contêineres e suas castanhas, toras de madeira, os PKD's, entre outros, sendo que essas cargas, por serem muito pesadas, são transportadas para dentro ou para fora da embarcação através de guindastes/guinchos, ficando suspensas a uma altura de aproximadamente 10 metros do solo, podendo se desprender e causar danos irreversíveis à saúde e à vida dos trabalhadores.¹⁷ (Cargas suspensas-Figura 3).

¹⁷ Para maiores informações sobre as normas de segurança nas operações que se utilizam de aparelhos de guindar, ver NR – 29.

Figura 3-Objetos Suspensos.



O termo **ruído** é utilizado para definir sons desagradáveis, tais como buzinas, barulho de trânsito e máquinas, sendo o fator de risco mais comum nos ambientes laborais (AZEVEDO et al, 1993). No contexto portuário, muitos são os ruídos existentes, tanto a bordo como no cais. A maioria dos guindastes/guinchos utilizados emitem alarmes sonoros ao se movimentarem, sendo esse um dispositivo de segurança obrigatório, conforme o disposto na NR – 29 (BRASIL, 1997). O tráfego de carros e caminhões no cais é grande na maioria das operações (exemplo: contêineres, ro-ro), empilhadeiras, pás mecânicas, exaustores de ar tornam os porões do navio ambientes extremamente ruidosos, nos quais a comunicação verbal é quase impossível de ser efetivada.

Em relação às **intempéries**, no trabalho a céu aberto, existe na CLT¹⁸ a ênfase da necessidade de proteção contra calor, frio, umidade e ventos, sendo necessária a existência de infra-estrutura que deve disponibilizar aos trabalhadores água potável, alojamento e prevenção de endemias (TRINDADE, 1998). O trabalho portuário, por ser efetivado a céu aberto, faz com que os TPA's estejam sujeitos às mais diversas apresentações de intempéries, tais como as chuvas, os ventos, a exposição ao sol, as oscilações de temperatura ao longo do dia, entre outros, e por mais que sejam fornecidas pelo OGMO as roupas especiais para a chuva e as jaquetas para o frio, esses fatores de risco à saúde dos TPA's nunca poderão ser eliminados, apenas minimizados pelo uso de proteção individual.

O fato de não ter havido diferença significativa entre as notas médias atribuídas pelas **categorias profissionais** aos itens referentes aos fatores de riscos identificados **como vibrações das máquinas de trabalho** ($7,44 \pm 2,80$; $p=0,09$), **intempéries** ($8,05 \pm 2,48$; $p=0,24$), **temperaturas extremas** ($7,44 \pm 2,66$; $p=0,86$), **substâncias químicas no ar** ($7,34 \pm 2,90$;

¹⁸ Consolidação das Leis de Trabalho.

$p=0,36$), **substâncias químicas líquidas** ($6,55\pm 3,39$; $p=0,36$), **condições físicas do terminal portuário** ($6,79\pm 3,07$; $p=0,43$), **falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto à saúde** ($6,36\pm 3,25$; $p=0,84$), **desconforto ocasionado pelo uso dos EPI's** ($4,89\pm 3,47$; $p=0,98$), **queda de objetos suspensos** ($8,43\pm 2,47$; $p=0,11$), **tráfego de máquinas** ($7,61\pm 2,72$; $p=0,36$), **instalações elétricas** ($6,31\pm 3,57$; $p=0,25$), **empilhamento de cargas** ($6,72\pm 3,08$; $p=0,08$), **presença de mosquitos no ambiente de trabalho** ($6,60\pm 3,42$; $p=0,60$), **presença de morcegos no ambiente de trabalho** ($4,01\pm 3,66$; $p=0,61$), **operações com cargas vivas** ($6,05\pm 3,43$; $p=0,18$), **despejo de água de lastro nas proximidades do cais do porto** ($7,72\pm 3,10$; $p=0,30$) pode significar que tais riscos, em consonância com as notas médias atribuídas pelos trabalhadores, apresentam-se de maneira homogênea nos cais e armazéns, ambiente de trabalho da Capatazia e a bordo, ambiente de trabalho da Estiva, Conferência de Carga e Vigilância de Embarcações, bem como não se diferencia no processo de trabalho destes, quando isolados como trabalhadores parciais no trabalho portuário.

O fator de risco **ruídos** foi diferentemente avaliado entre as **categorias profissionais** ($p=0,00$). A partir da nota média atribuída pelos trabalhadores, pode-se dizer que o Estivador ($8,71\pm 1,85$), em seu ambiente e processo de trabalho se reconhece como mais exposto aos ruídos do que os Trabalhadores em Capatazia ($7,51\pm 2,53$), caracterizando, dessa forma, o porão dos navios como um ambiente mais ruidoso que os cais e armazéns. Isso se deve ao fato de que, nos navios especializados ou convencionais, há o uso combinado de diferentes equipamentos, tais como as empilhadeiras (ANDRÉ, 1998) e que os exaustores de ar e motores dos navios, guinchos, entre outros, interagem, caracterizando o porão e o convés das embarcações como ambientes extremamente ruidosos.

O **levantamento manual de carga** foi avaliado diferentemente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,00$). A partir das notas médias atribuídas pelos trabalhadores pode-se dizer que o trabalho da Capatazia ($7,19\pm 2,95$) e Estiva ($6,73\pm 3,21$), embora façam uso das tecnologias materiais expressas, por exemplo pelas empilhadeiras, guindastes/guinchos, utilizem em seu processo de trabalho muito mais sua energia física do que os Conferentes de Carga ($3,33\pm 3,48$), os quais possuem como atribuição registrar as cargas que são embarcadas/desembarcadas, e Vigilantes de Embarcações ($2,82\pm 3,57$), os quais verificam as pessoas que entram/saem do navio e zelam pelas cargas e infra-estrutura das embarcações (BRASIL, 1993).

As **ferramentas de trabalho** também foram avaliadas de maneira distinta entre as **categorias profissionais** ($p=0,00$). A partir das notas médias atribuídas pelos TPA's, deduz-se os equipamentos utilizados pela Estiva ($5,55\pm 3,27$) na movimentação de cargas, tais como:

pá mecânica, empilhadeira, guincho, representam um grau de risco, muito relevante à vida desses trabalhadores e a organização do processo de trabalho deles divide-se entre manual e mecanizado (André, 1998), o que pode ser estendido para a Capatazia ($6,01 \pm 3,29$), que em seu processo de trabalho faz uso dos mesmos equipamentos ou de máquinas equivalentes para a efetivação de sua parcela no processo coletivo de trabalho portuário. Ressalta-se que os instrumentos de trabalho dos Conferentes ($2,78 \pm 3,64$) são as pranchetas e canetas, onde são realizados os registros das cargas embarcadas/desembarcadas e os Vigilantes de Embarcações ($2,09 \pm 2,74$) possuem como meio de trabalho a sua capacidade atencional para “vigiar” as embarcações.

O quesito **componentes dos ternos em número abaixo que o ideal** foi avaliado diferentemente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,03$). Isso pode estar relacionado ao fato de que, após a reestruturação produtiva no setor portuário, houve uma redução dos postos de trabalho devido à modernização tecnológica e administrativa (ARAGÃO, 2002). Assim, pode-se dizer que, em consonância com a nota média atribuída pelos trabalhadores de Vigilância de Embarcações ($7,82 \pm 3,37$), Estiva ($6,90 \pm 3,37$) e Capatazia ($6,42 \pm 3,28$), o trabalho é desenvolvido por um menor número de trabalhadores nos ternos do que a real necessidade da faina, aumentando o desgaste dos trabalhadores em relação aos Conferentes de Carga ($4,72 \pm 3,04$).

O item **ganho por produtividade** obteve nota média diferente entre as **categorias profissionais** ($p=0,00$). No contexto portuário, há uma busca incessante para a obtenção de maior ganho e esse ganho por produção constitui uma forma de pressão para haver a aceleração na produtividade, trazendo como consequência, um aumento nos riscos (ANDRÉ, 1998), pelo excesso de fadiga que pode interagir com os outros fatores de risco no ambiente de trabalho, viabilizando a ocorrência de acidentes. Além disso, o ganho por produtividade do grupo fez com que os próprios trabalhadores “controlassem”¹⁹ o seu próprio trabalho e dos demais membros do grupo, representando para o trabalhador uma sobrecarga de trabalho (NAVARRO, 2003). Talvez, neste estudo, para a Estiva ($6,19 \pm 3,50$) e Capatazia ($5,54 \pm 3,62$), o ganho por produtividade seja um fator de risco porque, segundo o atribuído no item anterior por esses mesmos trabalhadores, o número de trabalhadores que compõem o terno de trabalho deveria ser maior do que o escalado. Para os conferentes de carga ($3,44 \pm 3,03$) o número de TPA's nos ternos de trabalho está em consonância com a necessidade de suas tarefas, não representando o ganho por produtividade um risco à sua saúde. Enquanto que para os

¹⁹ Talvez se possa dizer que aparentemente o trabalhador controla o seu próprio trabalho, possivelmente por ele realizar as suas atividades em consonância com o esperado pelo empregador

Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,09\pm 3,75$), por não participarem diretamente do carregamento/descarregamento das mercadorias das embarcações, o ganho por produtividade não é reconhecido como um fator de risco para os trabalhadores que executam essa atividade.

O quesito **ritmo de trabalho** também recebeu nota média significativamente diferente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,01$). Pode-se afirmar que esse aspecto está direta e principalmente vinculado ao ganho por produção, visto que os trabalhadores se iludem com uma melhor remuneração, a qual é calculada pelo total de cargas operadas durante o turno de trabalho (ANDRÉ,1998), dependendo mais diretamente da agilidade dos trabalhadores em Capatazia ($6,48\pm 3,25$) e Estiva ($5,67\pm 3,66$) na realização da peçação/desapeação das cargas e posterior movimentação, com um maior ganho devido à intensificação do ritmo de trabalho deles do que propriamente do ritmo de trabalho dos Conferentes de Carga ($3,89\pm 3,22$). O que significa que a exposição ao ritmo de trabalho como um fator de risco à saúde é mais significativo para os trabalhadores em Capatazia e Estiva do que para os Conferentes de Carga, sendo que o ritmo de trabalho se intensificou após a lei de Modernização Portuária. A partir do exposto, concorda-se com a afirmação de Teixeira (2000):

Os ciclos e os ritmos de trabalho, e conseqüentemente a repetição de movimentos, tende a aumentar toda vez que se introduz trabalho polivalente ou multifuncional, ou quando da organização e implantação de células de manufatura ou da introdução de máquinas e equipamentos de comando computadorizado. (TEIXEIRA, 2000, p. 16)

O **trabalho em altura** recebeu avaliação diferente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,00$). A estiva ($8,71\pm 2,29$), a bordo das embarcações, seja trabalhando nos guinchos, no convés dessas embarcações, próximo aos porões dos navios especializados em contêineres ou sobre os próprios contêineres, realiza seu trabalho em alturas muito maiores em relação aos demais TPA's, reconhecendo-se como mais suscetível a tal risco do que os outros trabalhadores parciais envolvidos no processo produtivo portuário, ou seja, os Trabalhadores em Capatazia ($7,55\pm 3,05$), Conferentes de Carga ($6,83\pm 2,77$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($5,91\pm 3,73$).

O item **deslocamento do trabalhador sobre as cargas** recebeu nota média significativamente diferente entre as **categorias profissionais** ($p=0,00$), sendo a nota média atribuída pelos Estivadores ($8,02\pm 2,65$) significativamente maior do que a dos Conferentes de Carga ($6,28\pm 3,44$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($3,09\pm 4,01$) e isso pode

estar relacionado aos Conferentes de Carga e aos trabalhadores em Vigilância de Embarcações não trabalharem diretamente no carregamento/descarregamento das cargas e, portanto, não ter que caminhar sobre contêineres, toras de madeiras e os mais diversos tipos de granéis sólidos para acondicioná-los de maneira que não se movimentem quando a embarcação estiver navegando, tampouco ter que se deslocar sobre a carga para acondicionar maior número de volumes dentro dos porões dos navios.

As **escadas de acesso às embarcações** foi um item avaliado de modo significativamente diferente entre **categorias de TPA's** ($p=0,00$). Os trabalhadores em Capatazia ($4,42\pm 3,75$) possuem como ambiente de trabalho os armazéns e o cais, não indo a bordo das embarcações em nenhuma circunstância, ao contrário dos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($7,82\pm 1,78$) e Estiva ($5,82\pm 3,29$), os quais necessariamente precisam ir até a embarcação para ser efetivado o seu trabalho, assim estão mais expostos a tal risco e conseqüentemente, as quedas que podem ser ocasionadas pelo mau posicionamento das escadas de acesso às embarcações e pela falta de dispositivos de segurança tais como guarda-corpos²⁰.

A **presença de ratos no ambiente de trabalho** foi avaliada de maneira diferente entre **categorias profissionais** ($p=0,00$). Esses animais possuem papel importante na veiculação de doenças, tais como a Leptospirose (Brasil, 2005b), sendo um vetor fundamental para a propagação dessa doença. A partir da nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($6,96\pm 3,35$), pode-se dizer que esses animais, à época da coleta de dados, estavam mais presentes nos armazéns do que a bordo das embarcações e esses trabalhadores se reconheceram como mais expostos ao risco em análise do que os Trabalhadores em Estiva ($5,23\pm 3,80$) e Conferentes de Carga ($5,06\pm 2,80$).

A **presença de cachorros no ambiente de trabalho** foi valorizada de maneira significativamente diferente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,00$). Os cachorros e os gatos, no ciclo urbano, são os principais vetores do vírus rábico e a raiva possui letalidade em 100% dos casos em humanos (BRASIL, 2005b). A partir da nota média atribuída pelos trabalhadores, pode-se afirmar que se reconheceram como mais expostos aos animais citados os Trabalhadores em Capatazia ($6,11\pm 3,23$) do que os Estivadores ($4,29\pm 3,73$) e Conferentes de Carga ($3,72\pm 2,99$), já que os últimos efetivam seu trabalho a bordo de embarcações.

O item **presença de pombas no ambiente de trabalho** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) pelas **categorias profissionais**. Sabe-se que as pombas

²⁰ Para maiores informações sobre aspectos referentes à segurança das escadas de acesso às embarcações, ver NR – 29.

são importantes reservatórios de fungos, tais como o *Criptococcus neoformans* que pode causar meningite (LACAZ, 2002). A partir da nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($7,22\pm 3,21$), presume-se que eles estão mais expostos ao risco de serem portadores assintomáticos de alguns tipos de fungos do que os trabalhadores em Estiva ($5,49\pm 3,92$).

6.3.2 Conhecimento dos TPA's acerca das situações de risco à saúde coletiva passíveis de ocorrer no ambiente portuário

Nesta parte do trabalho, discute-se o conhecimento do trabalhador acerca das situações de risco à saúde coletiva, ou seja, situações que podem representar risco à saúde de todos os TPA's envolvidos na mesma operação portuária.

No grupo de variáveis referentes ao **conhecimento do trabalhador referente às situações de risco à saúde coletiva**, no grupo geral, o quesito **TPA's deixarem de usar os EPI's necessários para cada operação portuária** ($8,83\pm 1,89$) recebeu nota média significativamente superior a todas as outras, o que talvez possa ser justificado pelo incessante trabalho realizado pela SESSTP, explicando a real necessidade de uso e quais os EPI's devem ser utilizados em cada operação portuária pelos TPA's. Além disso, a atribuição de uma nota média significativamente superior a esse quesito, pode estar em consonância com o conhecimento do trabalhador sobre a NR – 29, visto que nessa norma fica estabelecido ser de competência dos trabalhadores o uso correto dos dispositivos de segurança, sejam eles equipamentos de proteção coletiva (EPC) ou individual (EPI) (BRASIL, 1997).

Os itens **condições de visibilidade para guindasteiros, sinaleiros e outros durante a manutenção, testes e aparelhos de içar se a área não estiver isolada e sinalizada; guindastes que não emitem sinais luminosos e sonoros ao se movimentarem**, por não terem se associado significativamente à categoria profissional, pode-se dizer que o conhecimento acerca dessas situações de risco é homogêneo entre as categorias profissionais.

O item referente aos **TPA's deixarem de usar os EPI's necessários a cada operação portuária** foi significativamente diferente entre as **categorias** ($p=0,00$). A nota média atribuída pelos Estivadores ($9,05\pm 1,70$), Trabalhadores em Capatazia ($8,85\pm 1,86$) e Conferentes de Carga ($8,39\pm 1,91$), pode significar o maior conhecimento dos trabalhadores citados em relação aos Vigilantes de Embarcações ($6,73\pm 3,07$), no que tange à necessidade de usar EPI's num ambiente caracterizado por ser insalubre e perigoso para a minimização dos

riscos existentes. Trata-se de uma questão de risco à saúde coletiva, por se entender que o acidente vivenciado por um TPA que poderia ter sido evitado pelo uso correto de EPI's, não marca apenas o seu corpo e memória, mas também faz com que todos os outros trabalhadores reafirmem a sua condição de exposto aos riscos.

O quesito **Guindastes de Terra e de Pórtico estarem próximos à embarcação durante a atracação/desatracação** foi avaliado significativamente diferente entre as **categorias de TPA's** ($p=0,00$). Caso os guindastes estejam posicionados antes da atracação e quando a embarcação suspender, podem ocorrer avarias no navio e nos equipamentos, podendo ocorrer acidentes, principalmente aos trabalhadores que se encontrem “em terra”, o que justifica a Capatazia ($6,86\pm 3,33$) ter atribuído maior nota média a esse quesito do que os Trabalhadores em Estiva ($5,55\pm 3,61$) e Vigilância de Embarcações ($3,55\pm 2,84$), visto que a NR – 29 dispõe que durante as manobras de atracação e desatracação das embarcações, os guindastes de terra e de pórtico devem estar o mais distante possível das extremidades dos navios (BRASIL, 1997).

As **condições de manutenção de equipamentos utilizados** também foram avaliadas significativamente diferente entre as **categorias profissionais** ($p=0,02$). A partir da nota média atribuída pelos trabalhadores em Capatazia ($8,17\pm 2,56$), é possível deduzir que existe um conhecimento significativamente maior desse quesito em relação aos Estivadores ($7,29\pm 2,88$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,36\pm 3,38$), o que pode subsidiar aos trabalhadores em Capatazia, diante de uma situação em que os equipamentos não estejam em condições adequadas para uso, reivindicar por melhores condições de trabalho.

Na NR-29 consta que os equipamentos utilizados, tais como pás mecânicas, empilhadeiras, aparelhos de guindar e outros devem ser entregues para a operação portuária em perfeitas condições de uso (BRASIL,1997). Tais equipamentos, quando danificados, constituem fator de risco à saúde não somente do trabalhador, mas também à de seus colegas, pelo trabalho portuário ser uma cooperação, fazendo o trabalho de um estar diretamente relacionado ao do outro e, por exemplo, uma empilhadeira utilizada em um porão ou armazém sem exaustores pode expor todos os componentes do terno aos gases expelidos por essa máquina, podendo causar intoxicação por monóxido de carbono.

6.4 O RISCO TRANSFORMADO EM ACIDENTE NO AMBIENTE DE TRABALHO E EM DOENÇAS DO TRABALHADOR.

6.4.1 Acidentes de trabalho

Nesse item, apresenta-se o número de ocorrências de acidentes no ambiente portuário no ano de 2005, vivenciados pelos TPA's que constituíram a amostra da pesquisa, podendo esse número ser maior quando estendido ao total de trabalhadores e às características dos mesmos.

Quanto à **ocorrência de acidentes**, dos 306 trabalhadores entrevistados, 45 (14,71%) TPA's referiram ter vivenciado acidentes no ambiente de trabalho nos últimos doze meses. Os dados do presente estudo são superiores às estatísticas do OGMO do ano de 2005, nas quais se constata ter havido 38 acidentes no período. Os dados deste estudo são inferiores aos obtidos por Muccillo (2000), segundo os quais 44% dos entrevistados já haviam sofrido acidentes de trabalho. Talvez os dados obtidos neste estudo sejam superiores às estatísticas oficiais do OGMO por haver uma subnotificação dos casos, ou seja, por se tratar de acidentes que não ocasionam perda total ou parcial da capacidade para o trabalho, motivo pelo qual os próprios trabalhadores não procuram o Serviço para relatar o ocorrido. Podem ser inferiores aos obtidos por Muccillo (2000), por sua pesquisa ter ocorrido em 1998, quando havia poucos meses da criação do Serviço Especializado em Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (SESSTP), o qual iniciou suas atividades em dezembro de 1997 (LOUREIRO, 2002). Os resultados obtidos no presente estudo podem indicar a efetividade das ações desenvolvidas pelo SESSTP para a prevenção de acidentes e também, promoção à saúde dos trabalhadores. Assim, a redução dos acidentes de trabalho se deve à adoção da política de Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho, a partir da implementação de NR's e formação específica de profissionais (Machado; Minayo-Gomez, 1994), por se saber que os acidentes de trabalho são importantes agentes de redução da capacidade ao longo da vida do trabalhador, tendo causas e conseqüências específicas (WISNER, 1994).

A **causa** mais freqüente dos acidentes foi a queda de objetos suspensos, com quatorze (31,11%) trabalhadores respondentes. Talvez seja comum a queda de castanhas, varões, entre

outros objetos, causando os acidentes de trabalho, sendo que a ocorrência do acidente se deve às próprias condições de trabalho em seu sentido de periculosidade.

Como **motivo** do acidente, quinze (33,33%) dos trabalhadores referiram que foi a falta de atenção no trabalho. Essa falta de atenção conota a auto-responsabilização ou culpabilização do trabalhador por seu acidente. Assim,

Inicialmente, pode-se afirmar que predomina, no Brasil e no mundo, a compreensão de que o acidente é um evento simples, com origens em uma ou poucas causas, encadeadas por modo linear e determinístico. Sua abordagem privilegia a idéia de que os acidentes decorrem de falhas dos operadores (ações ou omissões) de intervenções em que ocorre desrespeito à norma ou prescrição de segurança, enfim, “atos inseguros”, originados em aspectos psicológicos dos trabalhadores. (VILELA; ALMEIDA; IGUTI, 2004, p. 571).

É dizer que os trabalhadores, assumem para si a culpa pela ocorrência do acidente, reproduzindo o discurso predominante, ocultando as reais condições de trabalho (ANDRÉ, 1998), desconsiderando que o “descuido” do trabalhador na situação do acidente raramente pode ser considerado como sendo de sua culpa (“culpa da vítima”), mas sim da interação de cargas de trabalho determinada pela lógica do processo produtivo (LAURELL; NORIEGA, 1989).

O **turno** em que ocorreu a maioria dos acidentes foi o noturno, com 24 (53,33%) trabalhadores acidentados, e na maioria, ocorridos com 29 trabalhadores (64,44%), aconteceu nas três primeiras **horas** de trabalho, ou seja, no início da jornada.

Em relação ao **turno**, os dados deste estudo, apesar de ser em ambientes diferentes vai de encontro ao estudo de Alam (2003), em relação aos acidentes com materiais perfurocortantes e fluidos biológicos em instituição hospitalar, a qual obteve que o maior número de acidentes com os trabalhadores em instituição hospitalar foi no turno da manhã (diurno). O fato do maior número de acidentes ter ocorrido à noite pode estar atrelado à lógica do ganho, visto que o trabalho noturno possibilita um rendimento maior através do recebimento do adicional noturno (ANDRÉ, 1998). Além disso, as condições de trabalho noturnas podem favorecer a ocorrência de acidente, podendo-se exemplificar com as condições de iluminação, embora as embarcações, armazéns e cais possuam sistema de iluminação artificial, esta não possibilita que o trabalhador consiga visualizar de maneira adequada o que está ao seu redor ou sob seu corpo, não permitindo também que seus colegas o avisem diante do risco iminente

Em relação à **hora em que ocorreu o acidente após o início da jornada**, a maioria (64,44%) dos trabalhadores interrogados por este estudo, que se acidentaram, o mesmo

ocorreu no período de zero a três horas após o início da jornada, o que revela também estarem em consonância com o resultado obtido por Alam (2003) em relação aos acidentes com materiais perfuro-cortantes e fluidos biológicos em instituição hospitalar, visto que a maior parte dos acidentes ocorreu antes de quatro horas de trabalho. Considerando-se que a maior frequência de acidentes foi à noite, pode-se pensar que a fadiga ocasionada pelas idas e vindas à “roda” em busca de oportunidade de trabalho, que pode ser ocasionada por essa “procura” ao longo do dia, já que a primeira escala do dia é as 07h15min e a última as 19h15min, podem interagir, contribuindo para a ocorrência de acidentes nas primeiras horas do turno de serviço, o que pode ser elucidado na fala de um estivador no estudo de André (1998, p.210) “Na estiva os acidentes ocorrem mais no início e no final do trabalho. No início você tá frio e fica despercebido e desatencioso e no final é em função da fadiga”.

No que se refere à **função do trabalhador** na operação portuária, a maioria dos TPA's, 35 (77,78%), no momento do acidente, referiu ser o responsável pelo trabalho e como tal, é de sua incumbência “cuidar” para que os colegas não se acidentem e “fiscalizá-los” para obter uma maior produção, limitando, de certa maneira, o cuidado consigo próprio. E como responsável pelo trabalho, também pode o trabalhador se visualizar como sendo o responsável pelo acidente ocorrido consigo ou com o colega de trabalho.

No que se refere ao **uso de EPI's no momento do acidente**, segundo o respondido pelos trabalhadores, 38 (84,44%) usavam **luvas**; 42 (93,33%) utilizavam **capacete**, 45 (100%) usavam **botinas**; seis (13,33%) utilizavam **protetor ocular**; um (2,22%) usava **cinto de segurança**; quatro (8,89%) utilizavam **protetor auricular**; oito (15,56%) usavam **máscara** e o **uso de outros EPI's**, segundo a maioria dos entrevistados, 40 (88,89%) trabalhadores, **não teria evitado o acidente**.

O capacete e botinas são de uso obrigatório nas operações portuárias, com exceção do desembarque/embarque de carros pela possibilidade do uso do capacete danificar a carga. As luvas são utilizadas para proteger as mãos dos trabalhadores quando em contato com as cargas e máquinas, evitando a mutilação dos dedos por serem de couro, sendo necessárias na maioria das operações portuárias. Os protetores oculares, cinto de segurança, protetores auriculares e máscaras são EPI's especiais para determinadas operações portuárias e como não se objetivou saber qual era a operação portuária em que ocorreu o acidente, não se pode fazer deduções sobre o uso ou não desses equipamentos. Pode-se dizer sim que os TPA's faziam uso, em sua maioria, dos EPI's recomendados em geral para as operações portuárias (luvas, capacete e botinas) e que diante disso, respeitavam no momento do acidente as orientações fornecidas pelo SESSTP. Diante da resposta dos TPA's sobre se o **uso de outros EPI's teria evitado o**

acidente, pode-se dizer que de acordo com o conhecimento dos trabalhadores, a ocorrência do acidente independeu da utilização de EPI's, ou seja, são as próprias características do trabalho portuário que fizeram com que o acidente ocorresse, dando o sentido de que o “acidente” não poderia ser evitado.

Dos 45 trabalhadores que vivenciaram o acidente no ambiente de trabalho, quinze (33,33%) referiram que **nenhuma providência foi tomada** após a ocorrência do acidente. Destaca-se ainda que onze (24,55%) referiram ser atendidos pelos profissionais do Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalho Portuário (SESSTP) e dez (22,22%) dos trabalhadores relataram ser encaminhados ao hospital.

O fato de **nenhuma providência** ter sido tomada talvez possa ser justificado pelo acidente não ter ocasionado lesões incapacitantes, o que possibilitou ao trabalhador continuar com a atividade que estava realizando e também viabiliza a subnotificação dos acidentes ocorridos no ambiente portuário, fazendo com que não se conheça oficialmente a real magnitude do problema, salienta-se também que o homem é “carimbado” como sendo forte (BRAZ, 2005), o que pode conduzi-lo a não atribuir a devida importância a um acidente, possibilitando que as seqüelas não identificadas no momento de ocorrência de um evento agudo (acidente) repercutam a médio e longo prazo sobre a sua saúde.

Os trabalhadores referiram ter sido **atendidos pelos profissionais do SESSTP**, de plantão no momento do acidente, vinculados ao OGMO ou a terminais privados, estando em consonância com a NR – 29, que prevê a obrigatoriedade da existência desse Serviço em todos os terminais portuários. O fato de os trabalhadores terem sido **encaminhados ao hospital** pode indicar a gravidade peculiar dos acidentes de trabalho existentes no ambiente portuário, visto que o tamanho das cargas é desproporcional em relação ao dos trabalhadores, em um ambiente onde o ritmo de trabalho por vezes é muito intenso e o ganho por produtividade impera em relação à saúde e segurança.

Ao **ajustar** a variável **ocorrência do acidente de trabalho** não foi verificada associação com a variável **reconhecimento da existência de riscos** no ambiente de trabalho ($p=0,20$), **categoria profissional** ($p=0,11$), e **grau de instrução do trabalhador** ($p=0,32$). Pode-se dizer que talvez conhecer riscos no ambiente portuário, por si só, não garanta ao trabalhador a proteção em relação aos acidentes e a todos os trabalhadores e ainda que vivenciar o acidente independe da atividade que o TPA desempenha, estando todos os trabalhadores suscetíveis ao “risco” de se acidentarem, porque todas as categorias profissionais identificaram existir riscos a sua saúde no ambiente portuário e esses, conhecidos ou não, podem interagir e culminar com a ocorrência do acidente. Salienta-se ainda que o

conhecimento do trabalhador, construído em um espaço formal de ensino, talvez não o proteja ou o torne suscetível à exposição a fatores de risco que podem culminar em acidentes.

O fato da **causa do acidente** não se mostrar associada à **categoria profissional** ($p=0,27$) demonstra que todas as categorias profissionais se apresentaram homogêneas e suscetíveis ao mesmo fator causal, ou seja, embora sejam distintas as atividades realizadas pelos TPA's e os espaços onde as mesmas são realizadas (a bordo ou em terra), os trabalhadores vivenciam situações semelhantes no interior do processo produtivo em que se inserem.

6.4.2 Doenças do trabalhador relacionadas ao trabalho

Nesse espaço do estudo é apresentada a ocorrência de doenças que os TPA's apresentaram no transcorrer de sua vida produtiva no setor portuário e que eles relacionam a sua ocupação, visando conhecer o perfil de morbidade dos trabalhadores da amostra da pesquisa.

As inovações tecnológicas existentes no “mundo do trabalho” reduziram, em alguns setores produtivos, a exposição aos riscos ocupacionais, porém há uma superposição de novas e velhas formas de adoecimento dos trabalhadores (BRASIL, 2001a). Procurou-se demonstrar quais são as doenças (problemas de saúde) referidas pelos trabalhadores²¹, categorizadas em sistemas/aparelhos corpóreos, as quais eles associam ao seu trabalho, partindo-se da premissa que “(...) esses trabalhadores sabem o que os fez adoecer e sabem identificar os riscos” (HOEFEL; et al, 2004, p.31). O presente estudo não está preocupado em buscar associações estatísticas entre o transtorno referido e os riscos identificados no ambiente de trabalho, por se entender que “(...) o estudo da relação risco-doença é frutífero quando se trata de fatores específicos, mas grande parte dos problemas de saúde ligados ao trabalho não é específica” (ASSUNÇÃO, 2003, p.1008).

No que se refere às **doenças do sistema osteoarticular**, dos 306 respondentes, 220 (71,90%) relataram ter apresentado afecções neste sistema, superior ao encontrado por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais foram identificadas em 38 (62,20%) dos

²¹ “(...) o normal e o patológico mantêm relação com o indivíduo, porém o que designa como ‘indivíduo’ implica uma construção social que recorta os diferentes níveis, de modo que, em cada etapa de integração, se realizam planos distintos de individualidade” (COELHO; ALMEIDA-FILHO, 2002, p. 324)

estivadores no Espírito Santo. A transformação no trabalho, decorrente de novas maneiras de organizá-lo e geri-lo, possuem efeitos ainda pouco conhecidos sobre a saúde dos trabalhadores e, nesse contexto, recebem destaque as lesões por esforços repetitivos (LER) e distúrbios osteomusculares relacionados ao trabalho (DORT) (BRASIL, 2001a). Em relação às LER/DORT

Esse grupo de transtornos apresenta como características comuns aparecimento e evolução de caráter insidioso, origem multifatorial complexa, na qual se entrelaçam inúmeros fatores causais, entre eles exigências mecânicas repetidas por períodos de tempo prolongados, utilização de ferramentas vibratórias, posições forçadas, fatores de organização do trabalho, como por exemplo, exigências de produtividade, competitividade, programas de incentivo à produção e de qualidade. (BRASIL 2001b, p. 425).

No setor portuário, conforme o observado por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), o trabalho é feito geralmente em posições anti-ergonômicas e com elevada exigência física. Além do exposto pelas autoras, acrescenta-se o permanecer de pé por muito tempo, como é o caso dos Conferentes de Carga e Vigilantes Portuários, pois a bordo da maioria das embarcações inexitem locais adequados para os trabalhadores se sentarem. Há ainda a exigência da agilidade e realização de movimentos repetitivos pelos Trabalhadores em Capatazia e Estiva, os quais se curvam e se erguem para apeiar as cargas e em algumas operações, tais como no trabalho com granéis sólidos, e às vezes necessitam “pegar na pá” para acondicionarem o produto. Isso sem falar nos guindasteiros (Capatazia) e guincheiros (estiva), os quais permanecem sentados desde o início do turno até o término da operação, o que pode significar em alguns casos, o turno inteiro de trabalho, realizando repetidamente os mesmos movimentos e com uma sobrecarga atencional muito grande, visto que o erro pode significar avaria na carga ou a lesão/morte de um colega de serviço. A partir do brevemente exposto, pode-se constatar que o número elevado de TPA's que relataram ter apresentado problemas no sistema osteoarticular está em consonância com os fatores de risco ergonômicos e psicossociais que se apresentam a eles, durante a realização de suas atividades laborais.

Em relação às **doenças mentais**, 127 (41,50%) TPA's referiram ter apresentado tais problemas. A ocorrência desses distúrbios foi inferior à obtida por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), ao relatarem que 35 (57,3%) dos trabalhadores apresentaram transtornos mentais. Os problemas mentais, nesse contexto, podem estar relacionados à elevada atenção que os trabalhadores devem ter durante a movimentação das cargas, ao risco iminente à saúde e vida e também pelo trabalho em turnos com alterações dos ritmos circadianos. Muitos são os aspectos que contribuem para a doença mental dos trabalhadores, entre eles a exposição a

agentes tóxicos e a articulação da organização do trabalho como a sua divisão e parcelamento, sendo os transtornos mentais resultantes das situações de trabalho que interagem com o corpo e o psíquico dos trabalhadores. Salienta-se também que os fatores relacionados ao tempo e ritmo de trabalho são muito relevantes na determinação do sofrimento psíquico dos trabalhadores, como por exemplo, turnos de trabalho noturnos, turnos alternados, turnos que têm seu início muito cedo pela manhã, ritmos intensos ou monótonos; submissão do trabalhador ao ritmo das máquinas, sobre as quais não possui domínio, entre outros (BRASIL, 2001a).

No que se refere aos problemas do **sistema gastrointestinal**, 64 (20,92%) TPA's referiram tê-los apresentado, percentual inferior ao obtido por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais encontraram 26 (42,60%) dos estivadores entrevistados apresentando esse tipo de problema. Muitos são os fatores de risco existentes no ambiente portuário, os quais podem resultar em doenças do aparelho digestivo. Os fatores de risco físico que podem lesionar o sistema digestivo são as radiações ionizantes, vibração, ruído, temperaturas extremas (calor e frio) e a exposição a mudanças rápidas de temperatura e ainda posições forçadas no trabalho, principalmente associadas a fatores pré-disponentes. Os fatores organizacionais, tais como fadiga física patológica, trabalho muito pesado, trabalho em turnos, situações de conflito e estresse, exigências de produtividade podem ocasionar dor epigástrica, regurgitação e aerofagia, diarreia e úlcera péptica. Existem ainda as substâncias químicas que podem afetar diretamente a boca, dentes e faringe, estômago, intestino e fígado (BRASIL, 2001a). No ambiente portuário, entre os fatores expostos, destaca-se a exposição a substâncias químicas, o ritmo e o trabalho em turnos, ruídos, fadiga, trabalho muito pesado.

Em relação aos **problemas auditivos**, 67 (21,90%) entrevistados relataram tê-los apresentado, percentual também inferior ao encontrado por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais obtiveram, entre os Estivadores do Espírito Santo, 28 (45,90%) dos trabalhadores entrevistados. As doenças auditivas relacionadas ao trabalho são ocasionadas por agentes irritativos, alergênicos ou tóxicos, sendo atualmente, a exposição ao ruído, um dos principais problemas de saúde dos trabalhadores e saúde ambiental (BRASIL, 2001a). Os ruídos, existentes no ambiente de trabalho, são constantes e se apresentam no cotidiano dos TPA's, sendo mais comum a bordo das embarcações. Ressalta-se que houve uma ironia feita por um TPA com a autora quando o questionou sobre já ter apresentado problemas do aparelho auditivo, que em tom de brincadeira respondeu: "*Tu não notou que aqui todo mundo fala alto? É tudo meio surdo!*" (Estivador – comunicação verbal). Assim, pode-se deduzir que, no exemplo desse trabalhador, um caso de perda de audição induzida por ruído (PAIR), a

qual se caracteriza por ser a perda gradual da acuidade auditiva devido à exposição contínua a níveis elevados de pressão sonora (BRASIL, 2001a).

No que se refere aos **problemas respiratórios**, 64 (20,92%) TPA's apresentaram problemas neste aparelho, percentual também inferior ao estudo de Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais obtiveram que 21 (34,4%) dos estivadores referiram apresentar afecções no sistema respiratório. O sistema respiratório representa uma importante interface com o meio ambiente, especificamente com o ar e seus constituintes, gases e aerossóis, estando a poluição do ar nos ambientes de trabalho associada a muitas doenças que acometem desde o nariz até o espaço pleural (BRASIL, 2001a). Salienta-se que podem também causar doenças no contexto portuário, as operações com granéis sólidos, tais como grãos e produtos químicos como, por exemplo, a uréia. Alia-se também a poeira oriunda dos grãos e produtos químicos, o monóxido de carbono presente nos porões dos navios e armazéns e que podem culminar com um quadro de asma²², por exemplo.

No que se refere às doenças **dermatológicas**, 32 (10,46%) referiram ter apresentado tais afecções, percentual superior ao obtido por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais obtiveram que cinco (8,10%) dos estivadores apresentaram afecções dermatológicas. As dermatoses ocupacionais são as alterações da pele, mucosas e anexas, as quais são decorrentes, mantidas ou agravadas pelo trabalho possuindo como causas indiretas idade, sexo, etnia, história clínica pregressa e doenças concomitantes, fatores ambientais, como clima (temperatura, umidade) e hábitos de higiene. Como causas diretas possuem os agentes biológicos, físicos, químicos ou mecânicos existentes no ambiente laboral, os quais podem atuar sobre a pele, causando ou agravando dermatoses, sendo a estimativa de que 90% das dermatoses ocupacionais são as dermatites alérgicas de contato e as de contato por irritantes (BRASIL, 2001b). No ambiente portuário, a exposição a intempéries é constante bem como o contato da pele do trabalhador com as mais diversas cargas oriundas dos mais diversos lugares e, esses fatores interagindo entre si, podem ocasionar/agravar doenças dermatológicas.

Dos 306 trabalhadores entrevistados, 64 (20,92%) referiram ter apresentado problemas no **aparelho genito-urinário**, percentual também superior ao encontrado por Bourguignon, Martins e Tavares (2000) no qual quatro (6,5%) dos estivadores relataram ter transtornos genito-urinários. A exposição ambiental e/ou ocupacional a substâncias químicas, fatores de risco físico e/ou biológico e outros fatores de risco decorrentes da organização do trabalho,

²² Pode ser caracterizada como asma ocupacional propriamente dita, a qual se caracteriza por limitação variável de fluxo de ar e/ou hiper-responsividade brônquica, desencadeada no local de trabalho e não por estímulos externos e asma agravada pelo trabalho, no qual os indivíduos apresentam previamente a asma, que é agravada por irritantes e/ou sensibilizantes que se encontram no ambiente de trabalho (BRASIL,2001a).

são potencialmente causadores de doenças genito-urinárias, destacando-se que os fatores etiológicos causam quadros insidiosos crônicos, os quais dificultam a identificação do risco e aumentam a possibilidade de dano (BRASIL, 2001a). No ambiente portuário, várias são as cargas químicas apresentadas e muitas vezes o trabalhador pouco sabe a respeito delas, embora exista a observação na NR – 29 de que as operadoras portuárias devam repassar documentos ao administrador portuário e ao OGMO com antecedência mínima de 24 horas antes da embarcação atracar, o nome técnico da substância, classe e divisão de risco, as características da carga quanto ao volume, como proceder em situação de acidente com o trabalhador e ambiental, entre outros aspectos, documento que o OGMO deve repassar para os sindicatos de trabalhadores com antecedência mínima de 24 horas (BRASIL, 1997). Salienta-se aqui que a pesquisadora teve acesso, através de um sindicato de TPA's a tais documentos, assim se pode afirmar que esses são repassados aos sindicatos, porém não se pode afirmar que todos os TPA's envolvidos em operações com cargas perigosas tenham conhecimento a respeito das mesmas.

Em relação às doenças do **aparelho circulatório**, 58 (18,95%) referiram ter apresentado essas manifestações, percentual inferior ao obtido por Bourguignon, Martins e Tavares (2000), as quais relataram que 20 (32,70%) dos estivadores entrevistados apresentaram transtornos desse sistema. Nas doenças cardiovasculares são valorizados aspectos do estilo de vida da pessoa, tais como o sedentarismo, tabagismo e a dieta, sendo que o grande aumento na ocorrência de transtornos agudos e crônicos do sistema circulatório torna necessário que a relação da doença com o trabalho seja melhor avaliada, particularmente os fatores de risco químicos e psicossociais, tais como a organização e gestão do trabalho que podem estressar os trabalhadores e aumentar sua sobrecarga psicofisiológica (BRASIL, 2001a). A partir do que foi exposto, pode-se dizer que os TPA's, por trabalharem em ambientes ruidosos, com a sua própria exigência de aumentar a produção, convivendo com a incerteza acerca da oportunidade de serviço, podem desenvolver transtornos cardiocirculatórios no decorrer de sua vida laboral, podendo variar entre uma hipertensão transitória até o infarto agudo do miocárdio.

Ao **ajustar** os itens referentes a **doenças do trabalho com a categoria profissional**, não foi verificada associação no que se refere aos problemas **osteoarticulares** (p=0,09), **mentais** (p=0,95), **gastrointestinais** (p=0,50), **aparelho auditivo** (p=0,72), **aparelho respiratório** (p=0,77), **sistema circulatório** (p=0,96), **dermatológicos** (p= 0,60) e **genito-urinários** (p=0,37). Assim, pode-se deduzir que os resultados obtidos demonstram o perfil de morbidade dessa classe ocupacional devido às características mencionadas ao longo

do presente trabalho, devendo ser melhor investigadas através de exames clínicos e laboratoriais. Partindo do exposto, concorda-se com Rigotto (2003):

Por seu turno, as doenças relacionadas ao trabalho manifestam-se de modo insidioso – como as intoxicações por substâncias químicas, a perda da audição, dermatoses, lesões por esforços repetitivos, e incluem ainda sofrimento psíquico, desgaste, doenças crônico-degenerativas e alterações genéticas que podem se manifestar em câncer ou alterações de reprodução (RIGOTTO, 2003, p. 395).

Enfatiza-se também que pode existir um número maior de trabalhadores que apresentem transtornos relacionados ao trabalho, mas sabe-se que a doença do trabalho pode ser um problema quando vai de encontro ao interesse do trabalhador (Sato, 2002); pode ser omitida mesmo sendo conhecida, já que nesse trabalho bem como no estudo de Santana e Oliveira (2004), os dados obtidos são auto-referidos e esses resultados

Como se baseiam na auto-afirmação, estão sujeitos à subestimação, especialmente entre pessoas do sexo masculino, que costumam minimizar a gravidade dos problemas de saúde ou evitar a sua menção, movidos pelo sentimento de onipotência e invulnerabilidade (SANTANA; OLIVEIRA, 2004, p. 809).

6.5 CONHECIMENTO DO TRABALHADOR A RESPEITO DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS NO CONTEXTO PORTUÁRIO QUE VIABILIZAM A PROMOÇÃO DA SAÚDE DESSE TRABALHADOR.

Neste espaço é apresentado o conhecimento do trabalhador acerca das condições/ações que potencializam a Promoção da Saúde no ambiente portuário.

O grupo geral, quando questionado a respeito da **realização de reuniões para reflexão conjunta, dos riscos existentes no ambiente de trabalho**, entre o OGMO e os trabalhadores, 127 (45,50%) responderam que as mesmas são oferecidas, ou seja, com menor frequência, o que pode evidenciar a restrita parceria do OGMO com os trabalhadores no que se refere as reflexões acerca dos riscos no ambiente de trabalho. Essas reuniões para reflexão conjunta sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho, caso ocorressem, seriam um importante instrumento para a Promoção da Saúde, porque permitiria que os TPA's trouxessem a realidade por eles vivenciada no cotidiano de trabalho e a partir do conhecimento do próprio trabalhador, poder-se-ia planejar e implementar ações que efetivamente promoveriam a saúde do trabalhador portuário avulso.

Segundo a maioria dos trabalhadores, 270 (88,23%), são oferecidos os **cursos sobre as medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos no ambiente de trabalho**. Essa afirmação vai ao encontro do disposto na Lei dos Portos (Lei 8630/93) em seu artigo dezenove, onde afirma que é de competência do OGMO zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso (BRASIL, 1993), bem como, segundo a NR – 29 é incumbência desse Órgão proporcionar a todos os trabalhadores a formação em segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário (BRASIL, 1997). Mas essa formação pode ser entendida como representante da abordagem tradicional dos riscos, visto que na NR – 29 são apresentadas todas as posturas que o trabalhador deve manter durante as operações portuárias com o intuito de que sejam evitados os acidentes e de que o TPA seja realmente responsável por sua saúde, desconsiderando que muitas situações em que ocorrem as operações portuárias não são passíveis de serem controladas por um indivíduo isolado, através do uso de EPI's ou “atos seguros”, mas sim de atitudes do coletivo.

Em relação à **existência do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)**, no grupo geral de trabalhadores, a maioria, 206 (67,32%) trabalhadores, respondeu que o mesmo existe. O PPRA foi concluído e implantado em maio de 1999 (LOUREIRO, 2002). O PPRA visa preservar a saúde e a integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e controle dos riscos ambientais existentes ou que possam existir no contexto de trabalho, considerando a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais (BRASIL, 1994). Aqui, percebe-se nitidamente o caráter preventivo das ações desenvolvidas no Porto, onde o risco é considerado como externo, previsível e dependente das atitudes do trabalhador, mas essa prevenção pode viabilizar a promoção da saúde do trabalhador, a partir do momento em que contribui para a construção do saber do TPA acerca dos riscos a sua saúde e à do ambiente, podendo torná-lo atuante para sua auto-preservação e a preservação do ecossistema circunvizinho.

No conjunto de variáveis referentes ao **conhecimento do TPA das suas funções dentro do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)**, no grupo geral de TPA's, a nota média atribuída ao item **informar aos responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores** ($8,54 \pm 2,75$) foi significativamente superior ($p=0,00$) a colaborar na implantação e execução do programa; seguir as orientações recebidas nos treinamentos oferecidos; informar ao superior hierárquico direto ocorrências que, segundo seu julgamento, possam implicar risco à saúde dos trabalhadores (BRASIL, 1994). Assim, pode-se dizer que no conhecimento dos trabalhadores acerca de suas funções dentro do PPRA, evidencia-se o que é mais importante a curto prazo no que se refere a sua saúde ou

vida, procurando sanar tal necessidade imediata através da comunicação aos superiores dos riscos iminentes. Essa atitude pode levá-los à co-participação social para viabilizar as mudanças necessárias no ambiente portuário, que se caracteriza, conforme o já referido, como sendo de risco e ameaça à vida.

Ao estratificar por **categoria profissional** o quesito **colaborar na implantação e execução do PPRA**, ocorreu avaliação significativamente diferente ($p=0,00$) entre as categorias de trabalhadores, sendo superior as notas médias atribuídas pelos Trabalhadores em Capatazia ($7,49\pm 3,12$) e Estiva ($7,14\pm 3,25$) do que às fornecidas pelos Conferentes de Carga ($4,33\pm 3,87$). A colaboração para implantar e executar o PPRA pode representar uma maneira de os trabalhadores se instrumentalizarem, mesclando os conhecimentos construídos no fazer cotidiano com os conhecimentos científicos, possibilitando a organização de novos saberes e, conseqüentemente, o reconhecimento por parte do trabalhador acerca de si próprio como sujeito ativo na transformação de situações de risco a saúde no contexto portuário, criando assim, uma ambiente saudável para os TPA's e população circunvizinha. Pode-se dizer em consonância com a nota média atribuída pelos trabalhadores, que essa possibilidade se apresenta mais aos Trabalhadores em Capatazia e Estiva do que aos Conferentes de Carga.

O quesito **respeitar as orientações recebidas dentro do PPRA** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) pelas **categorias de TPA's**. A observância das informações e do conhecimento produzido a partir delas pode representar, no ambiente portuário, uma das maneiras possíveis de preservação do ser humano, não somente do trabalhador, mas sim de todos os envolvidos direta ou indiretamente com as águas que banham o Porto e também uma forma responsável de preservar a vida no ecossistema que o cerca e no qual se inclui.

Essas explicações, em consonância com as notas médias atribuídas pelos trabalhadores, se apresentam mais próximas da Estiva ($8,26\pm 2,85$) e dos Trabalhadores em Capatazia ($8,07\pm 2,99$) que dos Conferentes de Carga ($5,28\pm 4,34$), os quais, devido às próprias características de seu trabalho, por colocá-los nas operações como “patrão-simbólico”²³, responsáveis diretos pela produção, o que talvez possa conduzi-los a um isolamento e à não participação direta das trocas produzidas nas relações intersubjetivas que colaboram na construção dos saberes no cotidiano do trabalho portuário, sem desconsiderar que “A identidade se reconhece e reproduz como idêntico, mas sempre em contraste com “o outro”,

²³ Considera-se neste trabalho, os conferentes de carga como padrões simbólicos porque “Os conferentes têm um papel privilegiado no centro das relações de trabalho por exercerem o controle da produtividade dos estivadores como meio de incrementar o capital no circuito da produção portuária” (ANDRÉ, 1998, p. 168)

num processo de ressignificação e reconstituição de sua singularidade e sua especificidade” (LEFF, 2001, p. 278).

O item **informar aos responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores** foi avaliado de maneira distinta ($p=0,00$) entre as categorias profissionais. Aqui, ressalta-se a importância do saber do TPA a respeito dos riscos aos quais está exposto no ambiente de trabalho, já que “Saber é conhecer, ser capaz de distinguir (...)” (Garcia, 2005, p. 125) e sem o conhecimento, independente de ter sido estruturado pelo trabalhador em ambientes de educação formal, tais como as escolas, ou em ambientes de educação não-formal como o próprio contexto de trabalho portuário e cursos sobre riscos nele oferecidos, o trabalhador é incapaz de identificar quais são as situações em que a insalubridade (risco à saúde) se transforma em periculosidade (risco à vida) e informar aos responsáveis pela operação portuária sobre tais eventos, é dizer que “A conceitualização de um processo social não só configura o campo das possibilidades de transformação social, mas canaliza as ações para a consecução de certas metas e objetivos sociais (Leff, 2001, p. 115) e no caso específico do trabalho portuário possibilita o impulso à transformação social. A partir do exposto e expresso pelas notas médias atribuídas pelos TPA’s, pode-se afirmar que os Trabalhadores em Estiva ($8,76\pm 2,51$) e Capatazia ($8,74\pm 2,44$) possuem um conhecimento mais elaborado acerca desta função do que os Conferentes de Carga ($6,06\pm 4,33$), o que pode representar um maior comprometimento dos Estivadores e Trabalhadores em Capatazia com a sua própria saúde e com a saúde de seus colegas, viabilizando o processo de Promoção da sua Saúde e daqueles que com ele se inserem nesse processo produtivo quando comparados aos Conferentes de Carga, pelo fato de que os últimos não participam diretamente do carregamento/descarregamento das cargas, por sua função ser a de “conferir” o que entra e sai do navio.

E neste cenário, onde a promoção da Saúde pode viabilizar a co-participação dos trabalhadores, existe o Serviço Especializado em Saúde e Segurança no Trabalho Portuário (SESSTP), o qual foi implantado em dezembro de 1997 (Loureiro, 2002) e pode-se dizer em consonância com a maioria, 286 (93,46%) dos trabalhadores entrevistados, que eles conhecem este Serviço. A **Promoção** ($7,76\pm 2,69$) e a **Proteção da saúde** ($7,84\pm 2,76$), em consonância com as notas médias atribuídas pelo grupo geral de trabalhadores, são funções igualmente importantes do SESSTP. Os profissionais do SESSTP devem realizar identificação prévia da situação de segurança a bordo das embarcações, identificando a apresentação dos equipamentos de bordo, as vias de acesso aos porões, as condições de luminosidade e ventilação, bem como todos os equipamentos e acessórios que serão utilizados na operação

portuária, visando à prevenção de doenças e acidentes de trabalho (Brasil, 1997) e pode viabilizar a promoção da saúde dos trabalhadores a partir das informações que podem ser prestadas sobre a infra-estrutura da embarcação. Salienta-se que, em consonância com a NR-29, é possível afirmar que o SESSTP atua principalmente na prevenção de doenças e se detém a antecipar ações com o intuito de controlar agravos específicos, estruturando-se em normatizar o que é ou não saudável. Erra-se na tentativa de conceituar saúde, visto que ela não pode ser mensurada, tampouco ter sua significância expressa em palavras, porque assim como o adoecer, é uma experiência subjetiva (CZERESNIA, 2003).

O item referente à **finalidade do SESSTP ser promover a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho** foi avaliado significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **atividades dos TPA's**, podendo dizer que os Trabalhadores em Capatazia ($8,03\pm 2,31$) valorizaram mais a finalidade do SESSTP como promotor da saúde do que os Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,18\pm 2,86$) e Conferentes de Carga ($5,71\pm 3,82$).

As ações dos profissionais do SESSTP, que podem viabilizar a promoção da saúde dos TPA's podem ser efetivadas através da interação entre aqueles e os trabalhadores avulsos, considerando os saberes tanto dos profissionais formados em segurança quanto dos TPA's, ou seja, sem desconsiderar o conhecimento construído nas relações produtivas, por se entender que

Ao afirmar-se que existe um saber intrínseco ao trabalhador e à sua classe, quer-se dizer que, nas relações sociais de produção de sua existência, individual e coletivamente, mesmo sob as condições adversas da sociedade capitalista, o operário produz conhecimento, detém um saber, tem uma determinada consciência da realidade (FRIGOTTO, 1989 a, p. 20).

O quesito referente à **finalidade do SESSTP ser proteger a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho** também foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. O SESSTP, conforme o já mencionado, deve visar à prevenção de doenças e acidentes no ambiente portuário (BRASIL, 1997). E a partir das notas médias atribuídas pelos trabalhadores, essa finalidade foi mais reconhecida pelos Trabalhadores em Capatazia ($8,15\pm 2,40$) e Estiva ($7,79\pm 2,74$) do que pelos Conferentes de Carga ($6,12\pm 3,64$) e Vigilantes de Embarcações ($5,09\pm 3,21$). Talvez, o resultado obtido possa demonstrar um maior conhecimento por parte da Capatazia e Estiva quando comparados aos Conferentes de Carga e Vigilantes de Embarcações, o que viabiliza aos dois primeiros e numerosos grupos uma maior interação com os trabalhadores do SESSTP, visando a melhores condições de segurança nas operações, seja no cais ou a bordo.

A Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (**CPATP**) foi eleita e empossada em 1998 (Loureiro, 2002) e neste estudo no grupo geral, a maioria dos trabalhadores, 298 TPA's (97,38%), reconheceu a sua existência. A CPATP, de acordo com a nota média atribuída pelo grupo geral de trabalhadores, possui como função mais relevante **orientar os trabalhadores em relação à prevenção de acidentes** ($8,10 \pm 2,54$). Talvez este resultado possa estar vinculado ao que seja realizado com os trabalhadores, porque as demais funções que, a saber, são: observar e relatar condições de risco no contexto de trabalho, solicitando medidas de redução, eliminação ou neutralização dos riscos existentes; discutir os acidentes ocorridos enviando ao SESSTP, OGMO ou empregadores o resultado da discussão; solicitar medidas de prevenção a acidentes semelhantes aos já ocorridos (Brasil, 1997) provavelmente sejam realizadas internamente com os integrantes da Comissão e OGMO, não chegando ao conhecimento dos outros trabalhadores. Salienta-se que entre os quesitos dessa questão, somente tal item foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,02$) entre as **categorias**, sendo que Capatazia ($8,22 \pm 2,34$) e Estiva ($8,21 \pm 2,58$) atribuíram notas médias maiores que os Conferentes de Carga ($6,94 \pm 3,59$) e Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($6,27 \pm 2,15$), o que talvez possa indicar que as duas primeiras, considerando o contexto de trabalho, possuam um maior contato com os representantes dos TPA's na CPATP, dada a própria composição dos ternos e, dessa maneira, seja-lhes oportunizado o recebimento de mais informações acerca da prevenção de acidentes.

Em relação ao **conhecimento do TPA** acerca das **suas funções relativas à CPATP e ao SESSTP**, no grupo geral de trabalhadores, o quesito **cumprir as recomendações para prevenção de acidentes por elas fornecidas** ($8,82 \pm 2,11$) recebeu nota média significativamente superior ($p=0,00$) aos demais itens. Talvez o trabalho constante desses setores da segurança e saúde do trabalho portuário, das pessoas que estão comprometidas com o SESSTP e a CPATP com os TPA's diariamente, faça com que no grupo geral essa função seja mais valorizada do que eleger seus representantes na CPATP, indicar à CPATP e ao SESSTP situações de risco e sugerir melhorias nas condições de trabalho e ainda comparecer as reuniões sempre que convocado (BRASIL, 1997). Além disso, a partir do quesito em estudo ter apresentado maior nota média significativa, pode-se deduzir que os trabalhadores reconhecem o que se apresenta em seu cotidiano, o que pode fazer com que eles não se vejam como co-responsáveis em relação à sua saúde e segurança.

O quesito **eleger os seus representantes na CPATP como função do TPA em relação à CPATP e ao SESSTP** foi avaliado significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Pode-se dizer que os Estivadores ($8,56 \pm 2,52$), Trabalhadores em

Capatazia ($8,54 \pm 2,24$) e Vigilantes de Embarcações ($8,09 \pm 3,24$) visualizam-se como mais responsáveis na participação das eleições da CPATP, demonstrando um maior exercício da cidadania no ambiente de trabalho quando comparados aos Conferentes de Carga ($5,00 \pm 3,99$), talvez porque estes não possuam representantes dentro da CPATP. Salienta-se que na América Latina a cidadania se relaciona com a reprodução da força de trabalho, assim, “Neste sentido, poder-se-ia dizer que o grau de cidadania de uma população varia de acordo com sua capacidade de garantir maior ou menor qualidade na reprodução da sua força de trabalho” (VALLA, 1992, p. 32).

O item **indicar à CPATP e ao SESSTP situações de risco e sugerir melhorias nas condições de trabalho** também foi avaliado significativamente diferente ($p=0,01$) entre as **categorias profissionais**. Talvez se possa dizer que os Trabalhadores em Estiva ($8,23 \pm 3,01$) e Capatazia ($8,22 \pm 2,58$) percebam-se mais aderidos ao trabalho enquanto coletivo de trabalho, devido às próprias características dos ternos desses trabalhadores nas operações portuárias, a partir da maior valorização deste quesito, provavelmente por serem mais numerosos nas operações portuárias que os Conferentes de Carga ($5,78 \pm 4,01$).

Enfatiza-se que as funções do TPA em relação à CPATP e ao SESSTP, que compreendem eleger os seus representantes na CPATP como função do TPA aos situações de risco e sugerir melhorias nas condições de trabalho, podem representar ações de promoção da cidadania no ambiente portuário, embora essa cidadania possa estar atrelada a sobrevivência dos trabalhadores enquanto indivíduo e coletivo de trabalho.

O quesito **cumprir as recomendações para a prevenção de acidentes fornecidos pela CPATP e SESSTP** também foi avaliado de maneira diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Os Trabalhadores em Capatazia ($9,09 \pm 1,68$) e Estiva ($8,88 \pm 2,05$) avaliaram esse item com notas médias maiores que os Conferentes de Carga ($6,67 \pm 3,68$), talvez por, conforme o referido anteriormente, estarem em maior número nas operações portuárias, favorecendo as trocas diárias com os trabalhadores do SESSTP e representantes da CPATP, o que pode contribuir para a construção do conhecimento acerca da necessidade de observar as recomendações para a prevenção de acidentes no ambiente portuário. Pode-se considerar que esse “cumprir as recomendações para a prevenção de acidentes” possui um caráter normativo, representando uma norma a ser cumprida pelos TPA's.

Em relação ao TPA ter recebido **treinamentos para atuação nas situações de risco à saúde coletiva**, no grupo geral, receberam médias significativamente superiores aos demais ($p=0,00$), os itens: **primeiros-socorros a acidentados** ($7,24 \pm 3,68$) e **incêndio ou explosão** ($7,08 \pm 3,68$). Esse fato está em consonância com o divulgado pelo OGMO – RG, o qual

informa que foram realizados até o momento treinamentos com princípios de incêndios e primeiros-socorros (OGMO-RG/SESSTP, s/d). Salienta-se que é de competência da administração portuária, OGMO e empregadores, a elaboração do PCE e do PAM, devendo prever os recursos necessários para atuação conjunta e organizada nas situações de incêndio ou explosão, vazamento de produtos perigosos, queda de homem ao mar, poluição ou acidente ambiental, socorro a acidentados, devendo constar uma periodicidade de treinamentos simulados, competindo aos trabalhadores indicados compor as equipes e participar efetivamente (BRASIL,1997). Tais treinamentos podem ser considerados como tradicionais, nos quais o responsável por ministrá-los, apresenta os conceitos, como se deve proceder nessas situações e orienta as simulações, cabendo ao trabalhador esclarecer possíveis dúvidas, ouvir e procurar agir em consonância com o exposto.

O item referente ao TPA ter **recebido treinamento para atuação nas situações de risco à saúde coletiva, Incêndio ou Explosão** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. Pode-se dizer que, segundo a nota média atribuída pelos Trabalhadores em Estiva ($7,50 \pm 3,49$), Capatazia ($7,35 \pm 3,45$) e Vigilância de Embarcações ($6,18 \pm 3,25$), esses possuem maior participação nos treinamentos oferecidos do que os Conferentes de Carga ($2,06 \pm 3,37$). Muitas das substâncias movimentadas no porto podem facilmente pegar fogo, o próprio fato de que muitas vezes os navios são abastecidos durante a operação portuária pode ocasionar incêndios/explosões, o que ressalta a importância de que os trabalhadores recebam treinamentos frequentes para lidar com as situações citadas, quando ocorrerem, e se faz necessário que tais cursos sejam estendidos ao maior número possível de trabalhadores, independente deles estarem diretamente em contato com as cargas, transportando-as como é o caso da Capatazia e Estiva, vigiando as embarcações como os Vigilantes de Embarcações ou conferindo as cargas que entram e saem do navio, como os Conferentes de Carga.

O quesito **vazamento de produtos perigosos** também foi avaliado de modo significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. Pode-se dizer que os Trabalhadores em Capatazia ($6,75 \pm 3,72$) e Estiva ($6,20 \pm 4,05$) possuem maior acesso a esses treinamentos do que os Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($3,09 \pm 3,91$) e Conferentes de Carga ($1,61 \pm 2,73$). Talvez isso se deva aos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações e Conferentes de Carga não estarem envolvidos diretamente nas atividades operacionais e, de certa maneira, podem se afastar também dos treinamentos oferecidos.

O item **queda de homem ao mar** foi avaliado de forma significativamente diferente ($p=0,01$) entre as **categorias de TPA's**. Ressalta-se que as notas médias atribuídas para esse

questo foram estatisticamente baixas, o que permite a dedução de que o treinamento seja pouco oferecido. Mesmo com as notas médias estatisticamente baixas atribuídas pelos Trabalhadores em Capatazia ($4,20 \pm 4,05$) e Estiva ($4,14 \pm 4,29$), talvez os mesmos se insiram mais nas oportunidades de treinamentos do que os Conferentes de Carga ($1,11 \pm 2,19$). O que pode ser justificado por Kitzmann (2000), citando o OGMO – RG, que a procura é maior pelos treinamentos que permitam melhor qualificação profissional, o que possibilita aos TPA's possuírem uma maior chance de trabalho e quando eles não possuem mais vagas, os trabalhadores, particularmente os arrumadores (contingente maior de trabalhadores na atividade de capatazia) são muito receptivos a qualquer tipo de treinamento, inclusive os de segurança no trabalho ministrados pelo OGMO.

O quesito **poluição ou acidente ambiental** também foi avaliado de modo significativamente distinto ($p=0,00$) entre as **categorias profissionais**. Novamente as notas médias atribuídas pelas categorias profissionais foram estatisticamente baixas, o que permite a dedução de que poucas são as oportunidades para a realização desse tipo de treinamento. A partir da diferença significativa das notas médias atribuídas pelos TPA's, os Trabalhadores em Capatazia ($4,88 \pm 4,00$) e Estiva ($4,84 \pm 4,18$) participaram mais desses cursos do que os Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($2,27 \pm 2,87$) e Conferentes de Carga ($1,67 \pm 2,47$). Faz-se uma ressalva, particularmente no que se refere à importância da participação dos Vigias de Embarcações, já que são eles que permanecem muitas horas a bordo das embarcações, devendo estar atentos para observar sinais que evidenciem vazamentos na água e informar aos responsáveis (KITZMANN, 2000).

O item **primeiros socorros a acidentados** foi avaliado de maneira significativamente diferente ($p=0,00$) entre as **categorias de TPA's**. A nota média dos Trabalhadores em Estiva ($7,77 \pm 3,50$) pode indicar uma maior participação dos mesmos em relação aos Trabalhadores em Vigilância de Embarcações ($5,55 \pm 3,67$) e Conferentes de Carga ($2,06 \pm 3,02$), devido às próprias características do processo de trabalho de ambos, ou seja, “vigiar” as embarcações e “conferir” as cargas.

Entende-se que todos os tipos de treinamentos que podem ser oferecidos para atuação conjunta e organizada são importantes, mas nesse espaço se salienta a importância dos treinamentos para atuação em incêndio ou explosão, vazamento de produtos perigosos, poluição ou acidente ambiental, por estar evidente a importância que estas situações apresentam não somente para a saúde e vida dos TPA's, os quais estão envolvidos diretamente no processo produtivo, mas também para a saúde e vida das populações circunvizinhas ao Porto, as quais podem ser afetadas diretamente em casos de acidentes

ampliados, embora não se possa desconsiderar que a queda de cargas a granel no cais e na água durante as operações portuárias, com sua liberação continuada conduzida pelo vento ou de forma acidental, pode causar danos ao meio ambiente próximo (Kitzmann,2000), considerando que

O acelerado progresso tecnológico deste século vem aumentando as possibilidades de que ocorram desastres provocados pelo homem. Nesta categoria, encontram-se os chamados acidentes industriais ampliados, que podem ocorrer em plantas químicas, refinarias, plataformas de petróleo e gás etc. e ter como consequência incêndios, explosões e vazamentos de produtos perigosos, resultando, às vezes, em centenas ou milhares de mortes. O potencial dos acidentes industriais ampliados, que se tornou mais significativo nas últimas décadas com o aumento da produção, da estocagem e do uso de substâncias perigosas tem alertado para a necessidade de uma abordagem claramente definida e sistematizada para o controle dessas substâncias, com o objetivo de proteção dos trabalhadores, do público em geral e do meio ambiente (PUIATTI, 2000, p. 293).

As cargas no ambiente portuário são de diferentes tipos e entre os mesmos, os mais preocupantes para as questões ambientais são as cargas químicas. Os acidentes químicos ampliados²⁴ podem atingir outras cidades e países e as gerações futuras (FREITAS; PORTO; MINAYO-GOMEZ, 1995). Considerando-se que os acidentes químicos ampliados possuem o “risco” de atingir outros ambientes distantes, faz-se necessária a ampliação do conhecimento dos trabalhadores através de treinamentos e simulações no intuito de instrumentalizá-los para atuarem nessas situações de maneira organizada e conjunta, por se entender que

É no local de trabalho que os acidentes tanto de consequências limitadas quanto ampliados são produzidos – e é aqui, em última análise, que as responsabilidades para a sua produção têm de ser atribuídas e as técnicas de prevenção precisam ser elaboradas e aplicadas (DWYER, 2001, p. 115).

A partir do brevemente exposto, faz-se necessário que os treinamentos sejam ampliados para que o maior número de TPA's participem e desta maneira se percebam como trabalhadores são importantes não somente para atuar em situações de emergência, mas sim para que no seu cotidiano de trabalho identifiquem as suas condutas em relação às cargas que movimentam e o dano potencial que pode ocasionar ao ambiente, possibilitando que os TPA's se tornem promotores da saúde ecossistêmica e, conseqüentemente, de sua própria saúde.

²⁴ “Considera-se, portanto, acidentes químicos ampliados os eventos agudos, tais como explosões, incêndios e emissões, individualmente ou combinados, envolvendo uma ou mais substâncias perigosas com potencial de causar danos ao meio ambiente e à saúde dos seres humanos expostos” (FREITAS; PORTO; MINAYO-GOMEZ, 1995, p. 505).

Em relação ao TPA **ter solicitado ao OGMO informações sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho**, no grupo geral, 74 (24,18%) trabalhadores responderam que sim, ou seja, a maioria dos trabalhadores, representada por 232 (75,82%) TPA's não solicitou ao OGMO tais informações, o que pode evidenciar, conforme o anteriormente exposto, a não utilização desse espaço para a construção do conhecimento acerca dos novos riscos introduzidos no cenário em questão pelas inovações tecnológicas ou elaboração conjunta de estratégias que eliminem/minimizem os novos e velhos riscos que se apresentam no cotidiano de trabalho. Existe a visão geral de que o OGMO age de maneira a representar somente o empregador (Garcia, 2005) embora possa ser evidenciada a importância dada ao OGMO no que se refere à saúde e segurança no trabalho portuário, expressa na fala de um arrumador, no mesmo estudo

O que a Lei 8.630/93 trouxe de bom e positivo para nós foi, inclusive a implantação do OGMO. Eu vejo como positivo porque, olha, sinceramente nós tava num ponto que a gente nem tinha EPI para trabalhar. E não que a nossa diretoria não arrecadasse verba para nos oferecer EPI. Mas, infelizmente, creio eu, essa verba era desviada. (...) A gente ia trabalhar de roupa normal, sem capacete, sem proteção nenhuma. (GARCIA, 2005, p. 70).

E neste espaço onde existe a visão de que o OGMO é o “patrão” em um ambiente de trabalho caracterizado como livre, mas que esse “patrão” trouxe melhorias para as condições de trabalho expressas pelas condições de segurança, surge a necessidade de que os TPA's conheçam realmente o que é a Lei 8630/93 e a NR – 29, para que possam aproveitar esse órgão como potencializador da Promoção da Saúde no ambiente de trabalho portuário.

A maioria dos trabalhadores, 266 (86,93%), **informou a seus colegas e/ou visitantes acerca dos riscos existentes no ambiente portuário** e 273 (89,22%) informaram também a maneira de **prevenir** tais riscos. Assim, pode-se dizer que a solidariedade presente nesse contexto não se manifesta somente quando um trabalhador ou sua família estão enfrentando dificuldades financeiras, mas sim no cotidiano de trabalho, através do entendimento de que a vida de um trabalhador depende do outro (André, 1998) e que “O trabalho, nesse caso, incorpora uma importante lacuna, assumindo um contexto educativo, contribuidor da formação da cidadania, na qual se inclui uma dimensão ambiental local (Garcia, 2005, p.132) e os “Trabalhadores identificam os perigos, convivem com eles no seu dia-a-dia (...)” (Dwyer, 2001, p. 121) e neste cotidiano de aprendizado coletivo interagem uns com os outros, construindo socialmente o que vem a ser risco e as maneiras utilizadas para preveni-los.

Enfatizando a Promoção da Saúde no contexto portuário, considera-se que a gestão dos riscos constitui um elemento central para a Promoção da Saúde (Czeresnia, 2004) e de que a mesma é convocada a lidar com situações complexas, nas quais se encontram não mais apenas fatores de risco, mas sim conjunturas em que o risco deixa de ser externo à pessoa, inserindo-se com ela, em um complicado contexto em que se unem inúmeras dimensões: biológica, cultural e social (CARVALHO, 2004). Isto se deve ao fato de que as aspirações práticas da Promoção da Saúde são centradas na democratização, pluralização, distinção e particularidades de seus meios e fins, indicando a superação dos paradigmas que informam a Saúde Pública, já que as propostas de reorientação de suas práticas de atenção à saúde necessitam ser pensadas além das doenças, da cura, da terapêutica medicamentosa, em favor de uma concepção de saúde positiva (AYRES, 2004). Faz-se necessário, dessa maneira, descobrir formas que articulem a promoção da saúde e o cuidado com as doenças, o que está estabelecido sobre um postulado econômico que, em última análise, estabelece que é em torno das aquisições de bem-estar individuais que é exato realizar escolhas (CONTANDRIOPOULOS, 1998).

No ambiente portuário, espaço propício para a co-participação social dos TPA's, considera-se que a Promoção da Saúde, para sua efetivação, necessita de aquisições positivas, com o intuito de que as pessoas atinjam uma boa qualidade de vida tanto física, mental e social, incluindo também as intervenções sobre o que se deve evitar (Ayres, 2002; Ayres, 2004), o que torna a Promoção da Saúde uma estratégia promissora para o enfrentamento dos problemas referentes ao processo saúde-doença, concebendo-o de maneira ampla como também a seus determinantes, propondo que sejam articulados os saberes técnicos e populares, com recursos institucionais e comunitários, sejam eles estatais ou providos da iniciativa privada, para a resolução e enfrentamento dos problemas de saúde (Buss,2000), caracterizada pela integralidade de suas ações (BUSS,2003).

E no que se refere ao setor produtivo portuário, não se pode desconsiderar que os Portos, essenciais para a economia do país, por movimentarem 95% do comércio exterior nacional (Santos Neto; Ventilari, 2000), também são importantes para o ecossistema em que se inserem, por se pensar que os seres vivos, mesmo preservando sua individualidade, o que os possibilita se diferenciarem do todo, apenas se mantêm vivos por sua interação com o meio que está ao seu redor (CZERESNIA, 2004). E o trabalho portuário pode ocasionar impactos ambientais através da deposição de cargas em pequenas quantidades no ambiente, dado o efeito acumulativo ou acidentes ampliados.

Além disso, ressalta-se que “As relações entre ambiente e saúde são amplamente reconhecidas” (Rigotto, 2003, p. 390), admitindo também que o ambiente em todas as ocasiões esteve presente nas falas e ações relativas à saúde, mas somente com o aumento da industrialização e urbanização, da participação dos trabalhadores e da inserção de temas relativos à saúde nas exigências dos movimentos sociais, é que os problemas ambientais começaram a ser entendidos como resultado de processos essencialmente políticos e sociais (FREITAS, 2003). Reforça-se, dessa maneira, a necessidade de aprofundamento referente às áreas de saúde e ambiente, visto que, quando é produzida uma definição das relações existentes entre elas, sua decodificação prática afeta o ambiente e a população que nele está inserida (Minayo, 2002) e que os riscos à saúde modernos são gerados principalmente nos processos de produção e nos padrões de consumo impostos pelo capitalismo e pelos conglomerados urbanos por ele induzidos, para satisfazer suas necessidades de trabalhadores e infra-estrutura (RIGOTTO, 2003).

E nessa relação entre promoção da saúde e ambiente, não se pode desconsiderar a educação em saúde, tampouco a Educação Ambiental, por se entender que

Com a crescente preocupação do homem em relação às questões ecológicas e aos graves efeitos de sua ação predatória sobre o planeta e sobre a própria espécie, a atenção à saúde se volta para um contexto mais amplo, levando em conta as relações entre esta e o ambiente físico e social. Essa dimensão ambiental abrangente pode ser uma oportunidade para superar de vez, o enfoque sanitário tradicional da educação em saúde, restrito a práticas centradas unicamente em regras de higiene pública e individual (MOHR; SCHALL, 1992, p. 199).

A educação em Saúde é uma das estratégias para a Promoção da Saúde, sendo uma das intervenções de maior significância e que pretende que as pessoas modifiquem suas condutas ao se conscientizarem sobre as causas das condições negativas para a saúde e de como modificá-las (RESTREPO, 2001). É dizer que a educação popular em saúde está embasada na participação ativa, rompendo a polaridade professor-aluno, destacando a natureza coletiva de aprendizagem, ressaltando a necessidade de modificações sociais como uma maneira de viabilizar a saúde básica (Labonte, 1996) e que deve se relacionar à Educação Ambiental, a qual enfatiza a relação intrínseca entre os seres vivos e a importância ecossistêmica de preservar todas as espécies (GRYNSZPAN, 1999).

7. CONCLUSÕES E SUGESTÕES

Pode-se considerar que os objetivos do presente estudo foram alcançados, visto ter sido possível identificar o conhecimento dos TPA's acerca dos riscos existentes no ambiente de trabalho, traçar seu perfil sócio-econômico, conhecer as condições em que se desenvolve o trabalho portuário, os acidentes e as doenças, bem como permitiu identificar o conhecimento dos TPA's acerca das ações que são desenvolvidas no ambiente portuário, as quais potencializam a promoção da saúde e são explicitados no cotidiano desses trabalhadores.

No transcorrer do presente estudo, foram construídas algumas conclusões, apresentadas a seguir.

Com relação às condições de trabalho referidas pelos trabalhadores, pode-se concluir que:

- a jornada de trabalho, que varia de acordo com o rodízio numérico, representa neste estudo, um risco à saúde dos trabalhadores, pela possibilidade de alterar os ritmos circadianos dos mesmos;
- com maior frequência, os trabalhadores referiram existir em todos os terminais portuários a infra-estrutura necessária para as situações que requeiram abrigo, ou seja, existem as condições sanitárias e de conforto no local de trabalho, o que significa que o Porto do Rio Grande, busca por se adequar às recomendações previstas na NR - 29;
- a maioria dos trabalhadores referiu receber luvas, capacete, botinas, protetor auricular, protetor ocular, cinto de segurança e máscaras, o que significa que estes recebem as condições de proteção individual do OGM. O recebimento referido de luvas, obteve percentual diferenciado entre os TPA's, o que permite concluir que os EPI's são distribuídos em consonância com a atividade e o risco ao qual o trabalhador está exposto e tanto os Conferentes de Carga como os Vigilantes de Embarcações não participam diretamente da operação portuária, não mantendo contato direto com as cargas transportadas, o que de certa maneira justifica a referência desses trabalhadores em receber em menor percentual os EPI's em relação aos demais;
- a referência dos trabalhadores, o uso dos EPI's foi significativamente maior do que o recebimento de orientações sobre o uso correto dos equipamentos, o que pode significar que a importância de usá-los é veiculada de trabalhador a trabalhador e que seu uso independe de observações de outras pessoas senão dos próprios TPA's e que tal uso representa uma

norma para os TPA's, bem como o prestar informações acerca do uso correto dos EPI's está vinculada às normas legais que a instituição (OGMO) deve cumprir através do SESSTP. O recebimento de informações sobre o uso correto dos EPI's, através da nota média dos Estivadores e trabalhadores em Capatazia, indica que estes possuem mais acesso às informações do que os Conferentes de Carga e Vigilância de Embarcações, e que esse fato pode se relacionar ao número de trabalhadores de cada categoria envolvidos nas operações portuárias.

Em relação ao conhecimento referido pelos TPA's acerca do risco no ambiente de trabalho, pode-se concluir que:

- existem riscos aos quais todas as categorias se reconhecem como expostas e outros que variam em consonância com a atividade desenvolvida; assim pode-se concluir que: os estivadores se reconhecem como mais expostos aos ruídos e ao trabalho em altura; a Capatazia e a Estiva se reconhecem como mais expostas aos riscos decorrentes do levantamento manual de carga, componentes dos ternos em número abaixo do ideal, ganho por produtividade e ritmo de trabalho; as escadas de acesso às embarcações foram reconhecidas como fator de risco para os trabalhadores em Vigilância de Embarcações e Estiva;
- em relação ao conhecimento referido pelo trabalhador acerca das situações de risco que podem se apresentar no ambiente portuário, no grupo geral, o item os TPA's deixarem de usar os EPI's necessários em cada operação portuária foi mais valorizado, demonstrando que os trabalhadores valorizam esse tipo de proteção. A Capatazia ter atribuído nota média significativamente superior às outras categorias aos itens guindastes de terra e os de pórtico estarem próximos à embarcação durante a atracação/desatracação e as condições de manutenção dos equipamentos utilizados demonstra um maior esclarecimento desses trabalhadores, corroborando o disposto por Kitzmann (2000) citando o OGMO-RG que esses trabalhadores possuem um grande interesse por cursos.

A partir do exposto acerca dos riscos existentes no ambiente portuário, pode-se afirmar que nesse cenário interagem os velhos e novos riscos, velhos riscos ergonômicos e de trabalho a céu aberto, novos riscos tecnológicos expressos pela modernização dos portos, que requer agilidade na movimentação portuária, onde a máquina talvez imprima o ritmo de trabalho do homem e que tais riscos se apresentam aos trabalhadores em consonância com a atividade por eles desenvolvida. Assim, no ambiente portuário a incerteza predomina não somente pelo fato do ganho duvidoso, que significa a subsistência do trabalhador e de sua família, mas também

na dúvida de que o TPA sai de casa e não sabe se volta, como foi o caso de um estivador que recentemente teve sua vida interrompida no Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá-PR²⁵ durante uma operação portuária.

Em relação aos riscos transformados em acidente e em doenças do trabalhador pode-se afirmar que

- a ocorrência de acidentes referida pelos trabalhadores no presente estudo foi de 45 (14,71%) entre os 306 TPA's que constituem a amostra da pesquisa, sendo mais freqüente como causa a queda de objetos suspensos; o motivo a falta de atenção no trabalho; à noite, nas três primeiras horas após o início da jornada; sendo que os TPA's eram os responsáveis pela operação no momento do acidente; usavam principalmente luvas, capacete e botinas e o uso de outros EPI's não teria evitado o acidente e com maior freqüência nenhuma providência foi tomada após o acidente. Assim, é possível concluir que os acidentes não ocorrem por acaso, estando relacionados a inúmeras cargas de trabalho, obtemperando a teoria dos atos inseguros, na qual o acidente está relacionado às características particulares do trabalhador (LIMA et al, 1999).

- nas doenças referidas pelo trabalhador, houve a predominância das osteomusculares em todas as atividades de TPA, o que pode estar associado as posturas incorretas dos trabalhadores e ao tempo de permanência desses em uma mesma posição durante a operação portuária.

A respeito das ações desenvolvidas no setor portuário que potencializam a promoção da saúde segundo o referido pelos TPA's, pode-se concluir que

- o OGMO oferece cursos sobre as medidas de identificação, prevenção e controle dos riscos existentes no ambiente portuário. Salienta-se que a resposta dada para as reuniões que possibilitam uma reflexão conjunta acerca dos riscos não foi a resposta dada pela maioria dos trabalhadores, mas sim a com menor freqüência. Assim pode-se dizer que é cumprido o disposto na NR – 29 no que se refere ao OGMO zelar pelas condições de saúde e segurança no contexto portuário, mas que para haver a Promoção da Saúde faz-se necessário que exista um maior diálogo entre os TPA's e o OGMO, trazendo a realidade vivida pelo trabalhador com o intuito de que juntos, possam decidir e modificar a situação de saúde e segurança nesse cenário;

- os trabalhadores reconhecem a existência do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais e a função do TPA com maior valorização pelo grupo geral foi informar aos

²⁵ Para maiores informações ver Folha do Litoral, 25 de Agosto de 2006. Paranaguá-PR.

responsáveis os incidentes que possam representar riscos à saúde dos trabalhadores, o que pode estar associado a preservação desses trabalhadores;

- os TPA's reconhecem a existência do Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e no grupo geral, esse tem como atribuições promover e proteger a saúde dos TPA's no ambiente de trabalho, o que indica que esses trabalhadores conhecem a importância do SESSTP e de suas funções no que se refere a saúde e segurança desses;

- os TPA's reconhecem a existência da Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP), que possui como principal função no grupo geral de trabalhadores orientá-los em relação à prevenção de acidentes e, ao ser estratificado por categoria profissional, esse quesito apresentou diferenças significativas nas categorias de TPA's, sendo a menor nota média atribuída pelos Conferentes de Carga e Vigilantes de Embarcações, podendo estar relacionado ao que essa Comissão faz no cotidiano de trabalho e também que essa abrange mais ao grupo de trabalhadores que possuem maior número de representantes ;

- no grupo geral de trabalhadores, esses reconheceram como sua função em relação à CPATP e ao SESSTP, cumprir as recomendações para prevenção de acidentes por elas fornecidas, a qual pode estar vinculada ao trabalho realizado no cotidiano pelos profissionais da CPATP e do SESSTP;

- os TPA's não solicitam ao OGMO informações acerca dos riscos existentes no ambiente de trabalho, indicando a não visualização desse órgão pelos trabalhadores como parceiro no que se refere a sua saúde e segurança;

- os TPA's informaram a seus colegas e/ou visitantes sobre os riscos existentes no ambiente de trabalho e a maneira de preveni-los, o que permite concluir que o conhecimento é transmitido e construído no contexto portuário no cotidiano dos trabalhadores de um TPA para o outro.

A partir das conclusões deste trabalho são apresentadas algumas sugestões e constatações, com o intuito de que possam viabilizar um maior entendimento a respeito do trabalho portuário

- sugere-se que existam ações de saúde do trabalhador no contexto portuário que viabilizem a inserção destes trabalhadores, considerando as especificidades dos trabalhadores e a sua cultura, que se apresenta no cotidiano de trabalho, podendo influenciar as atitudes dos

Trabalhadores em um contexto onde ainda é predominante o saber-fazer, ou seja, a cultura neste ambiente pode ser transformada em ação;

- constatou-se que são necessários estudos que meçam os níveis de ruído nas embarcações e a realização de outras pesquisas para aprofundar o conhecimento acerca dos riscos aos quais os TPA's se reconheceram como expostos por categoria profissional;

- constatou-se que há a necessidade de investigações com a totalidade dos TPA's para obter o número real de acidentes ocorridos no setor portuário, bem como evidenciar quais são as condições em que os acidentes ocorrem neste contexto. Salienta-se ainda a necessidade de processos educativos com os trabalhadores acerca da necessidade de que eles, ao vivenciarem o acidente, procurem imediatamente um serviço de saúde para averiguação das possíveis conseqüências do mesmo para sua saúde, o que também viabiliza a fidedignidade nas estatísticas acerca dos acidentes de trabalho no município do Rio Grande para esse setor. Também, faz-se necessário um diálogo maior entre os TPA's e o OGMO, para que juntos possam elaborar estratégias para eliminar/minimizar as condições acidentogênicas nesse contexto;

- sugere-se a realização de cursos periódicos que contemplem o disposto na NR-29, no intuito de que os TPA's estejam instrumentalizados para identificarem as situações de risco e possam efetivamente sugerir melhorias em suas condições de trabalho, fazendo-se necessária a elaboração de estratégias para que todas as categorias possam participar, como por exemplo mesmo curso ser ministrado em diversos turnos;

- a maioria dos trabalhadores referiu apresentar doenças osteomusculares, assim, faz-se necessário que outros estudos sejam realizados para averiguar a exigência do uso da energia física dos trabalhadores durante a sua jornada de trabalho e as posturas adotadas por eles para a realização de suas atividades, bem como se faz necessário que profissionais especializados tais como fisioterapeutas e educadores físicos façam avaliações e orientem os TPA's acerca das posturas adequadas para a realização das fainas, no intuito de que seja diminuída a ocorrência das afecções no sistema osteomuscular entre a população do estudo;

- o fato da resposta dada à questão referente ao OGMO realizar reuniões para a reflexão conjunta acerca dos riscos existentes ter sido respondida com menor freqüência, indica que quando essas forem realizadas, sejam chamados o maior número de TPA's possível e caso isso seja inviável, convocar representantes dos TPA's que se comprometam a divulgar entre os seus colegas de Porto o resultado da reflexão;

- os Conferentes de Carga merecem maior atenção por terem atribuído menor nota média a todos os quesitos referentes ao conhecimento do TPA acerca do PPRA, assim, sugere-se que existam cursos direcionados a esses trabalhadores para que eles possam se perceber como sujeitos importantes nas ações do PPRA no Porto do Rio Grande;
- em relação ao conhecimento referido pelos TPA's acerca das atribuições do SESSTP, uma maior atenção deve ser dada aos Conferentes de Carga e Vigilância de Embarcações, os quais atribuíram menores notas em relação aos demais. Assim, sugere-se que o SESSTP realize um trabalho direcionado a esses TPA's com o intuito de que eles o reconheçam como uma das maneiras de garantir a promoção e proteção da saúde no ambiente portuário;
- sugere-se que os representantes dos TPA's junto à CPATP trabalhem junto aos seus colegas na definição das funções desta Comissão e repassem qual é o trabalho que está sendo desenvolvido, sendo necessário que a CPATP realize reuniões mais intensas com esses trabalhadores acerca de suas atribuições e do trabalho que está sendo realizado;
- devido aos trabalhadores terem reconhecido, no grupo geral, como sendo sua função em relação à CPATP e ao SESSTP, cumprir as recomendações para prevenção de acidentes por elas fornecidas, faz-se necessário que as demais funções dos TPA's em relação à saúde e segurança no ambiente portuário sejam melhor esclarecidas, particularmente aos Conferentes de Carga, os quais atribuíram a menor nota média aos quesitos que se mostraram significativamente diferentes entre as categorias (eleger seus representantes na CPATP, indicar à CPATP e ao SESSTP situações de risco e sugerir melhorias nas condições de trabalho, cumprir as recomendações para a prevenção de acidentes fornecidos pela CPATP e SESSTP, as quais se mostraram significativamente diferentes entre as categorias);
- em relação aos TPA's terem respondido que são oferecidos treinamentos para situações de incêndio ou explosão e primeiros-socorros aos acidentados e considerando a diversidade das cargas transportadas e dos navios que as transportam, faz-se necessário um maior investimento com todas as categorias profissionais no que se refere aos treinamentos sobre vazamento de produtos perigosos, queda de homem ao mar e poluição ou acidente ambiental;
- em relação à maioria dos TPA's não ter solicitado informações ao OGMO acerca dos riscos existentes no ambiente portuário, faz-se necessário que esse Órgão enfatize seu posicionamento enquanto colaborador para a formação dos portuários avulsos não somente para viabilizar o aumento no grau de instrução do mesmo e na qualificação

operacional desses, mas também como parceiro dos TPA's no que se refere à saúde e segurança no contexto portuário.

Assim, sugere-se que sejam desenvolvidas e posteriormente publicadas em periódicos indexados, outras pesquisas acerca da temática risco no ambiente de trabalho portuário, talvez com abordagem qualitativa por essa possibilitar o entendimento do significado que os riscos possuem para os TPA's no trabalho portuário, considerando que a interação entre especialistas e o público pode viabilizar um aumento no conhecimento científico, porque o público “sabe-fazer” e conhece as especificidades locais que poderiam contribuir para a detecção menos trabalhosa o que é importante e auxiliar na resolução dos problemas (PALMA; MATTOS, 2001).

Ao final deste estudo pode-se afirmar que os trabalhadores conhecem os riscos aos quais estão expostos no setor portuário e sua exposição para alguns riscos está em consonância com o ambiente onde o processo de trabalho do TPA é desenvolvido, seja a bordo das embarcações, no cais e/ou nos armazéns. Pode-se afirmar que também os TPA's conhecem as ações que potencializam a promoção da saúde realizadas no ambiente portuário, não exatamente como estão contidas nas NR's e sim porque

(...) o conhecimento produzido pelos trabalhadores, e que é manejado em pleno acontecer da *práxis social*, busca dar conta das necessidades muito concretas, precisas. Justamente pelo fato de sempre estar interligado às preocupações da vida cotidiana, esse “saber sensível-prático”, alastrado pelo coletivo operário durante seus trajetos ocupacionais, é construído de “certas verdades construídas empiricamente”, de “sentidos comuns” que são reiterados e atualizados pela própria experiência intersubjetiva. (LOPES, 2000).

Faz-se necessário que sejam superadas, neste cenário de estudo, a visão da Medicina do Trabalho e Engenharia Sanitária, as quais são centralizadas nas normas e técnicas jurídicas com o objetivo de reduzir e inibir os riscos conhecidos que se apresentam no ambiente de trabalho (Trindade, 1998) e passe a ser considerada a Saúde do Trabalhador, como uma responsabilidade própria da Saúde Pública, que ultrapassa os limites das indústrias e tem como objeto o Processo Saúde/doença dos seres humanos e sua relação com o Processo de Trabalho. Considerando o trabalho como fator organizador da vida social, o qual representa um espaço de dominação e submissão do trabalhador pelo capital, representando também um espaço de resistência e de fazer história (MENDES; DIAS, 1991). Ressalta-se que a Saúde do Trabalhador deve trabalhar conjuntamente a Saúde dos Trabalhadores e o ambiente, como uma forma fundamental para que novas abordagens teórico-metodológicas sejam criadas,

possibilitando um adiantamento nos processos de análise de situações e eventos de riscos e de intervenção nos mesmos, os quais se apresentam para os trabalhadores, populações vizinhas às indústrias e ao ambiente como um todo (Porto; Freitas, 1997), sendo importante aproximar a Saúde do Trabalhador e a Saúde Ambiental, não com a Educação em Saúde tradicional, pois

Os projetos educativos em saúde seguem sendo majoritariamente inscritos na perspectiva de transmissão de um conhecimento especializado, que “a gente detém e ensina” para uma “população leiga”, cujo saber viver é desvalorizado e/ou ignorado nesses processos de transmissão (MEYER et al, 2006, p. 1336).

Uma das alternativas para que seja efetiva a Educação em Saúde no contexto portuário é o diálogo entre o TPA e o profissional de saúde, entrelaçando os seus conhecimentos, para que juntos possam estabelecer novos conceitos que posteriormente poderão subsidiar as transformações desejadas no ambiente de trabalho e na saúde do Trabalhador Portuário Avulso, efetivando a promoção da saúde no ambiente de trabalho portuário.

REFERÊNCIAS

ABEP- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISA. **Critério de classificação econômica Brasil**. 2003. Disponível em www.abep.org. Acesso em: 09/09/2006.

ALAM, M.M. **Educação ambiental e os trabalhadores em saúde**: relacionando a ambiência hospitalar e o conhecimento acerca dos condicionantes de risco e acidentes com materiais perfuro-cortantes e fluídos biológicos. 2003. 134 p. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental) – Curso de Pós-Graduação em Educação Ambiental. Fundação Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2003.

ALMEIDA-FILHO, N. Modelos de determinação social das doenças crônicas não transmissíveis. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 4, p. 865-884, out/dez. 2004.

ALVES, R.B. Vigilância em saúde do trabalhador e promoção da saúde: aproximações possíveis e desafios. **Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 19, n 1, p. 319-322, jan/fev, 2003.

ALVES-FILHO, G.P; GAZAL, F. Efeitos da implantação da NR 29 – uma radiografia da nova consciência nos portos. In: Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, II, 2002, Santos. **Anais....** [CD-ROM]

ANDRADE, T. Inovação tecnológica e meio ambiente: a construção de novos enfoques. **Ambient. soc.**, Campinas, v. 7, n 1, p. 89-115, jan/jun. 2004.

ANDRADE, L.O.M; BARRETO, I.C.H.C. Promoção da Saúde e cidades/ municípios saudáveis: propostas de articulação entre saúde e ambiente. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A. C (Orgs) **Saúde e ambiente sustentável**: estreitando nós. Rio de Janeiro: Ed. Da FIOCRUZ, 2002. p. 151-172.

ANDRÉ, M.M. **A consciência de periculosidade - e as estratégias defensivas dos portuários avulsos no contexto portuário de Vitória/ES**. 1998. 275 p. Tese (Doutorado em Serviço Social). Curso de Pós-Graduação em Serviço Social. Pontifca Universidade Católica, São Paulo, 1998.

ANTUNES, R; ALVES, G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educ. Soc**, Campinas, v.25, n. 87, p. 335-351, maio/agosto, 2004.

ARAGÃO, J.R.N.M. Reflexos da modernização portuária sobre a saúde dos trabalhadores avulsos. In: Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, II, 2002, Santos. **Anais...** [CD-ROM]

ARAÚJO, M.D. Solidariedade e segurança: coletivos de trabalho nos portos capixabas. In: Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, I, 2000, Vitória. **Anais...** Disponível em: www.fundacentro.org.br Acesso em: 15/03/2001

ASSUNÇÃO, A.A. Uma contribuição ao debate sobre as relações saúde e trabalho. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, p. 1005-1018, 2003.

AYRES, J.R.C.M. Sujeito, intersubjetividade e práticas de saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, p. 63-72, 2001.

_____. Epidemiologia, promoção da saúde e o paradoxo do risco. **Rev. bras. epidemiol**, São Paulo, v. 5, supl. 1, p. 28-42, novembro 2002.

_____. Norma e formação: horizontes filosóficos para as práticas de avaliação no contexto da promoção da saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, 583-592, 2004.

_____. et al. O conceito de vulnerabilidade e as práticas de saúde: novas perspectivas e desafios. In: CZERESNIA, D; FREITAS, C.M. (Orgs). **Promoção da Saúde: conceitos, reflexões e tendências**. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2003. p. 117-139.

AZEVEDO, A.P et al. Ruído - um problema de saúde pública (outros agentes físicos) . In: BUSCHINELLI, J.T.P; ROCHA, L.E; RIGOTTO, R.M (Orgs). **Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil**. São Paulo: Vozes, 1993. p. 403-435.

BARNETT, J; BREAKWELL, G.M. Risk perception and experience: hazard personality profiles and individual differences. **Risk Analysis**, Alexandria, v. 21, n. 1, p. 171-177, apr 2001.

BOURGUIGNON, D.R; MARTINS, E.P; TAVARES, G.R.P. Perfil dos trabalhadores da estiva do estado do Espírito Santo. In: Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, I, 2000, Vitória. **Anais...** Disponível em: www.fundacentro.org.br Acesso em: 15/03/2001

BRANT, L.C; MINAYO-GOMEZ, C. A transformação do sofrimento em adoecimento: do nascimento da clínica à psicodinâmica do trabalho. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 9, v. 1, 213-223, 2004.

BRASIL. Lei dos Portos (Lei nº 8.630 de 25/02/1993). Disponível em: www.idcid.org.br
Acesso em: 21/06/2005.

_____. Lei nº 11.314 de 03/07/2006. Disponível em: www.nucleodoporto.com Acesso em:
09/09/2006.

_____. Ministério do Trabalho. Portaria nº 26 de 29/12/1994. NR 9 Programa de Prevenção
de Riscos Ambientais. Disponível em: www.ogmo-rg.com.br Acesso em: 10/10/2005.

_____. **NR 29 Segurança e Saúde no Trabalho Portuário**. FUNDACENTRO, 1997.

_____. Ministério da Saúde. **Doenças relacionadas ao trabalho**: manual de procedimentos
para os serviços de saúde. Brasília, 2001 a.

_____. **Saúde do Trabalhador** - Cadernos de Atenção Básica nº 5. Brasília, 2001 b.

_____. **Legislação em Saúde**: caderno de legislação em saúde do trabalhador. Brasília, 2005
a.

_____. Fundação Nacional de Saúde. **Guia de vigilância epidemiológica** – 6. ed. – Brasília,
2005 b.

BRAZ, M. A construção da subjetividade masculina e seu impacto sobre a saúde do homem:
reflexão bioética sobre justiça distributiva. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1,
p. 97-104, jan/mar. 2005.

BUCK, C. Después de Lalonde: la recriación de la salud. OPS (Org) In: **Promoción de la
salud**: una antología. Washington, D.C, 1996.

BUSS, P.M. Promoção da saúde e qualidade de vida. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro,
v.5, n. 1, p. 163-177, 2000.

_____. Uma Introdução ao Conceito de Promoção da Saúde. In: CZERESNIA, D;
FREITAS, C.M (Orgs). **Promoção da Saúde**: conceitos, reflexões e tendências. Rio de
Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2003. p. 15-38.

CÂMARA, V.M; TAMBELLINI, A.T. Considerações sobre o uso da epidemiologia nos estudos em saúde ambiental **Rev. bras. epidemiol**, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 95-104, junho 2003.

CANDEIAS, N.M.F. Conceitos de educação e de promoção em saúde: mudanças organizacionais. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 31, n. 2, p. 209-213, outubro 1997.

CAMPOS, G.W.S. Saúde Pública e saúde coletiva: campo e núcleo de saberes e práticas. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 2, p. 219-230, 2000.

CANGUILHEM, G. **O normal e o patológico**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1966.

CAPONI, S. A Saúde como Abertura ao Risco. In: CZERESNIA, D; FREITAS, C.M. (Orgs). **Promoção da Saúde: conceitos, reflexões e tendências**. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2003. p. 55-78.

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

CARVALHO, S.R. As contradições da promoção à saúde em relação à produção de sujeitos e mudança social. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 669-678, jul/set. 2004.

CASTIEL, L.D. **O buraco e o avestruz: a singularidade do adoecer humano**. Campinas: Ed. Papyrus, 1994.

_____. Vivendo entre exposições e agravos: a teoria da relatividade do risco. **Hist. Cienc. Saúde-Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 237-264, jul/out. 1996.

_____. Lidando com o risco na Era Midiática. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A. C (Orgs) **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Ed. Da FIOCRUZ, 2002. p.113-133

_____. Dédalo e os Dédalos: identidade cultural, subjetividade e os riscos à saúde. In: CZERESNIA, D; FREITAS, C.M. (Orgs). **Promoção da Saúde: conceitos, reflexões e tendências**. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2003. p.79-95.

CAVALCANTE, F.F.G et al. Estudo sobre os riscos da profissão de estivador do Porto do Mucuripe em Fortaleza. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.10, supl. , p. 101-110, set/dez. 2005.

CEZAR-VAZ, M.R. **Conceitos e práticas de saúde:** ilustrando através da tuberculose. Pelotas: Ed. Universitária, 1997.

_____. Trabalho em Saúde: expressão viva da vida social. In: LEOPARDI, M.T. (Org). **O processo de trabalho em saúde:** organização e subjetividade. Florianópolis: Ed. Papa-Livros, 1999. p. 57-70.

CHAME, M. “Dois séculos de crítica ambiental no Brasil” e pouco mudou. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A.C (orgs). **Saúde e ambiente sustentável:** estreitando nós. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2002. p. 55-60

COELHO, M.T.A; ALMEIDA-FILHO, N. Conceitos de Saúde em discursos contemporâneos de referência científica. **Hist. Cienc. Saúde-Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.9, n. 2, p. 315-333, maio/ago, 2002.

COHN, A; MARSIGLIA, R.G. Processo e organização do trabalho. In: BUSCHINELLI, J.T.P; ROCHA, L.E; RIGOTTO, R.M (Orgs). **Isto é trabalho de gente?** Vida, doença e trabalho no Brasil. São Paulo: Vozes, 1993. p. 56-76.

CONTANDRIOPOULOS, A. P. Pode-se construir modelos baseados na relação entre contextos sociais e saúde? **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 199-204, jan/mar. 1998.

CUNHA, I. Conflito Ambiental em águas costeiras: Relação porto-cidade no canal de São Sebastião. **Ambient. soc**, Campinas, v. VII, n. 2, p. 83-98, jul/dez, 2003.

CZERESNIA, D. O Conceito de Saúde e a Diferença entre Prevenção e Promoção. In: CZERESNIA, D; FREITAS, C.M (Orgs). **Promoção da Saúde:** conceitos, reflexões e tendências. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2003. p. 39-53.

_____. Ciência, técnica e cultura: relações entre risco e práticas de saúde. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 447-455, mar/abr. 2004.

DATAFOLHA-INSTITUTO DE PESQUISAS. **Avaliação da Situação Econômica.** 09/07/2006. Disponível em: www.datafolha.uol.com.br Acesso em: 09/09/2006.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho:** estudo de psicopatologia do trabalho. Tradução de PARAGUAY, A.I; FERREIRA, L.L – 5ª ed. ampliada. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

DIAS, E.C. Debate sobre o artigo de Leny Sato. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 5, p. 1160-1161, set/out 2002.

DWYER, T. A produção social do erro- o caso dos acidentes ampliados. In: FREITAS, C.M; PORTO, M.F.S; MACAHADO, J.M.H (Orgs). **Acidentes industriais ampliados: desafios e perspectivas para o controle e a prevenção**. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2000. p. 107-128.

FRANCO, T. Padrões de produção e consumo nas sociedades urbano-industriais e suas relações com a degradação da saúde e do meio ambiente. . In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A. C (Orgs) **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Ed. Da FIOCRUZ, 2002. p.209-231

FREIRE-FILHO, J.E. **A atividade portuária como ferramenta de Comércio Exterior: O novo perfil e os desafios do trabalho nos portos, s/d**. Disponível em: www.cursos.aduaneiras.com.br Acesso em: 08/06/2006

FREITAS, C.M. Diferentes atitudes frente ao risco e diferentes projetos de modernidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.17, n. 6, p. 1301-1302, nov/dez, 2001.

_____ Problemas ambientais, saúde coletiva e ciências sociais. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, p. 137-150, 2003.

_____ et al . Segurança Química, saúde e ambiente- perspectivas para a governança no contexto brasileiro. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 249-256, jan/fev, 2002.

_____ et al. Acidentes de trabalho em plataformas de petróleo da Bacia de Campos, Rio de Janeiro, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.17, n. 1, p. 117-130, jan/fev. 2001.
FRIGOTTO, G. Trabalho, conhecimento, consciência e a educação do trabalhador: impasses teóricos e práticos. In: MINAYO-GOMEZ, C. et al (Orgs). **Trabalho e conhecimento: dilemas na educação do trabalhador**. São Paulo: Cortez editora/autores associados, 1989 a. p. 13-26.

_____ Apresentação. In: MINAYO-GOMEZ, C. et al (Orgs). **Trabalho e conhecimento: dilemas na educação do trabalhador**. São Paulo: Cortez editora/autores associados, 1989 b. p. 9-11.

FROMM, E. **Conceito Marxista do Homem** - 8ª edição. Tradução de Octavio Alves Velho. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1983.

GARCIA, M.L.Z. **A auto-atividade na educação ambiental, uma ferramenta para a ação “no fazer” humano: o ambiente transformador do trabalho portuário avulso do Rio Grande.** 2005. 157 p. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental). Curso de Pós Graduação em Educação Ambiental. FURG, Rio Grande, 2005.

GOULART, J.S. **A formação do Rio Grande do Sul – 4ª ed.** Porto Alegre: Martins Livreiro; Caxias do Sul: EDUCS, 1985.

GRYNSPAN, D. Educação em saúde e educação ambiental: uma experiência integradora. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.15, sup. 2, 133-138, 1999.

GUSTAFSON, P.E. Gender differences in risk perception: theoretical and methodological perspectives. **Risk Analysis**, Alexandria, v. 18, n. 6, p. 805-811, dec 1998.

GUTIERREZ, P. R.; OBERDICK, H. Concepções sobre a saúde e a doença. In: ANDRADE, S.M; SOARES, D.A; CARDONI JUNIOR, L (Orgs). **Bases da Saúde Coletiva.** Londrina: Ed. Da UEL, 2001. p. 01-26

HOEFFEL, M.G et al. Uma proposta em saúde do trabalhador com portadores de LER/DORT: grupos de ação solidária. **Cad. de Psicol. Soc. do Trab**, São Paulo, v.7, p. 31-39, dezembro 2004.

KITZMANN, D. I. S. **Capacitação e Educação Ambiental dos Trabalhadores Portuários Avulsos [TPA's] do Porto do Rio Grande-RS: Uma Visão Integrada.** 2000. 211p. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental). Curso de Pós-Graduação em Educação Ambiental, FURG, Rio Grande, 2000.

LABONTE, R. Estrategias para la promoción de la salud en la comunidad. In: OPS (Org) **Promoción de la salud: una antología.** Washington, D.C, 1996.

LACAZ, F.C. et al **Tratado de Micologia Médica.** Porto Alegre: Sarvier, 2002.

LACAZ, F.A.C. Saúde dos Trabalhadores: cenário e desafios. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 13, supl. 2, p. 7-19, 1997.

_____. Qualidade de vida no trabalho e saúde/doença. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.5, n. 1, p. 151-161, 2000.

_____. O sujeito n(da) saúde coletiva e pós-modernismo. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.6, n. 1, p. 233-242, 2001.

LAURELL, A. C; NORIEGA, M. **Processo de produção e saúde**: trabalho e desgaste operário. São Paulo: HUCITEC, 1989.

LEFF, E. **Saber ambiental**: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder-2ª edição. Tradução de Lúcia Mathilde Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 2001.

LEITE, L.F; CAPRA, L.M; SILVA, M.D.C. Alguns aspectos que envolvem a saúde do trabalhador portuário avulso em tempos de modernização. In: Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, II, 2002, Santos. **Anais...** [CD-ROM]

LEROY, J.P. Debatendo o capítulo ambiente, espaço, território e o campo da saúde: a agricultura. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A.C (orgs). **Saúde e ambiente sustentável**: estreitando nós. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2002. p. 61-66

LIEBER, R.R; ROMANO-LIEBER, N.S. O conceito de risco: Janus reinventado. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A. C (Orgs) **Saúde e ambiente sustentável**: estreitando nós. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2002. p. 69-111.

LIMA, C.H.G. **Ambiente, segurança e saúde no trabalho portuário sub setor docas portuárias**. 2000. 120 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Curso de Pós-graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2000. (Resumo)

LIMA, R.C. et al. Percepção de exposição a cargas de trabalho e riscos de acidentes em Pelotas, RS (Brasil). **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 33, n. 2, 137-146, abril 1999.

LOPES, J.C.C. **A voz do dono e o dono da voz**: trabalho, saúde e cidadania no cotidiano fabril. São Paulo: HUCITEC, 2000.

LOUREIRO, E.D. Aplicação da NR 29 no Porto do Rio Grande-RS. In: Congresso Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, II, 2002, Santos. **Anais...** [CD-ROM]

MACHADO, J.M.H. Processo de vigilância em saúde do trabalhador. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 13, supl. 2, p. 33-45, 1997.

_____. MINAYO-GOMEZ, C. Acidentes de Trabalho: Uma Expressão da violência social. **Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v.10, supl. 1, 74-87, 1994.

MARX, K. Excertos de “Ideologia alemã”. In: FROMM, E. **Conceito Marxista do Homem**-8ª edição. Tradução de Octavio Alves Velho. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1983. p. 171-186.

MARX, K. **O capital**: Crítica da Economia Política-10ª edição. Livro I, Vol I. Tradução de Reginaldo Sant’Anna. São Paulo: DIFEL, 1985.

MEDEIROS, A.P; SILVEIRA, S.R.B; DANTAS, R.C. Operação de embarque de açúcar em sacarias. In: Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, I, 2000, Vitória. **Anais...** Disponível em: www.fundacentro.org.br Acesso em: 15/03/2001

MELO, E.C.P; FIGUEIREDO, N.M.A. O ambiente e os processos de restauração. In: FIGUEIREDO, N.M.A. (Org). **Ensinando a cuidar em Saúde Pública**-4ª edição. São Caetano do Sul: Difusão Enfermagem, 2003. p. 73-98.

MENDES, R; DIAS, E.C.Da medicina do trabalho à saúde do trabalhador. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v.25, n. 5, p. 341-349, outubro 1991.

MEYER, D.E.E. et al. “Você aprende. A gente ensina?” Interrogando relações entre educação e saúde desde a perspectiva da vulnerabilidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 6, p. 1335-1342, junho de 2006.

MINAYO, M.C.S **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa em saúde. 2ª edição. São Paulo-Rio de Janeiro: HUCITEC-ABRASCO, 1993.

_____. Enfoque Ecológico de Saúde e Qualidade de Vida. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A.C (orgs). **Saúde e ambiente sustentável**: estreitando nós. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2002. p. 173-190

_____; HARTZ, Z.M.A; BUSS, P.M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.5, n. 1, p. 7-18, 2000.

MINAYO-GOMEZ, C; THEDIM-COSTA, S.M.F. A construção do campo da saúde do trabalhador: percurso e dilemas. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 13, supl. 2, p. 21-32, 1997.

_____. Incorporação das ciências sociais na produção de conhecimentos sobre trabalho e saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.8, n. 1, p. 125-136, 2003.

MIRANDA, F; SOARES,P; MUCCILLO, M. Projeto de Pesquisa em Segurança e Saúde dos trabalhadores nas Atividades Portuárias e Marítimas de Movimentação de Granéis Secos (PROGRAM). In: Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, I, 2000, Vitória. **Anais...** Disponível em: www.fundacentro.org.br Acesso em: 15/03/2001

MOHR, A; SCHALL, V.T. Rumos da Educação em Saúde no Brasil e sua relação com a Educação Ambiental. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.8, n. 2, p. 199-203, abr/jun. 1992.

MORENO, C.R.C; FISCHER, F.M; ROTENBERG, L. A saúde do trabalhador na sociedade 24 horas. **São Paulo em Perspec**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 34-46, jan/mar. 2003.

MORIN, E. **Os Sete Saberes necessários à Educação do Futuro** - 5ª ed. São Paulo: Cortez; Brasília: UNESCO, 2002.

MUCCILLO, M. Descortinando o Porto do Rio Grande e seus portuarios. . In: Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, I, 2000, Vitória. **Anais...** Disponível em: www.fundacentro.org.br Acesso em: 15/03/2001

NAVARRO, V.L. O trabalho e a saúde do trabalhador na indústria de calçados. **São Paulo em Perspec**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 32-41, abr/jun. 2003.

NAVARRO, M.B.M.A. et al. Doenças emergentes e reemergentes, saúde e ambiente. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A.C (orgs). **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ,2002. p. 37-49.

NERY, M.E.S; VANZIN, A.S. **Enfermagem em Saúde Pública**. Porto Alegre: SAGRA-DC LUZZATO Editores, 1994.

OGMO-RG. **Estatísticas**. s/d. Disponível em: www.orgmo-rg.com.br Capturado em: 09/08/2006.

OGMO-RG. **SESSTP**. s/d. Disponível em: www.orgmo-rg.com.br Capturado em: 09/08/2006.

OLIVEIRA, B.R.G; MUROFUSE, N.T. Acidentes de trabalho e doença ocupacional: estudo sobre o conhecimento do trabalhador hospitalar dos riscos à saúde de seu trabalho. **Rev. Latino-am. de Enfermagem**, Ribeirão Preto,v. 9, n. 1, p. 109-115, jan. 2001.

OLIVEIRA, J.C. Segurança e saúde no trabalho: uma questão mal compreendida. **São Paulo em Perspec**, São Paulo, v.7, n.2, p. 3-12, 2003.

PÁDUA, J.A. Dois séculos de crítica ambiental no Brasil. In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A.C (orgs). **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Ed. FIOCRUZ, 2002. p. 27-35

PAIM, J.S; ALMEIDA-FILHO, N. **A crise da Saúde Pública e a utopia da Saúde Coletiva**. Salvador: Casa da Qualidade Editora, 2000.

PALMA, A; MATTOS, U.A.O. Contribuições da ciência pós-normal. **Hist. Cienc. Saúde - Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 3, p. 567-590, out/dez, 2001.

PEREIRA, M.G. **Epidemiologia: Teoria e Prática**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1995.

PERES, F. Onde mora o perigo? Percepção de riscos, ambiente e saúde. . In: MINAYO, M.C.S; MIRANDA, A. C (Orgs) **Saúde e ambiente sustentável: estreitando nós**. Rio de Janeiro: Ed. Da FIOCRUZ, 2002 p. 135-142

PIGNATI, W.A; MACHADO, J.M.H. Riscos e agravos à saúde e à vida dos trabalhadores das indústrias madeireiras de Mato Grosso. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.10, n. 4, p. 961-973, out/dez. 2005.

PIGNATTI, M.G. Saúde e meio ambiente: as doenças emergentes no Brasil. **Ambient. soc**, Campinas, v. VII, n 1, p. 133-148, jan/jun, 2004.

POLIT, D.F. **Fundamentos de Pesquisa em Enfermagem**. 4ª edição. Porto Alegre: Artes Médicas, 2000.

PORTO, M.F.S; FREITAS, C.M. Análise de riscos tecnológicos ambientais: perspectivas para o campo da saúde do trabalhador. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 13, supl. 2, p. 59-72, 1997.

_____; ALMEIDA, G.E.S. Significados e limites das estratégias de integração disciplinar: uma reflexão sobre as contribuições da saúde do trabalhador. **Ciênc. saúde coletiva**, v. 7, n. 2, p. 335-347, 2002.

PUIATTI, R. A prevenção e os trabalhadores- aspectos comparativos da legislação dos EUA, da Grã-Bretanha e da Holanda. In: FREITAS, C.M; PORTO, M.F.S; MACAHADO, J.M.H (Orgs). **Acidentes industriais ampliados: desafios e perspectivas para o controle e a prevenção**. Rio de Janeiro: Ed. da FIOCRUZ, 2000. p. 293-312.

RAMÍREZ, M. L. C. Calidad de vida y Promoción de la Salud. In: RESTREPO, H.E; MÁLAGA, H (Orgs). **Promoción de la Salud: Cómo construir vida saludable**. Bogotá (Colômbia): Editorial Médica Panamericana, 2001. p. 56-64.

RANGEL, M.L. Saúde do trabalhador – identidade dos sujeitos e representações dos riscos a saúde na indústria petroquímica. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.9, n. 3, p. 333-348, jul/set. 1993.

RESTREPO, H.E. Agenda para la acción en Promoción de la Salud. In: RESTREPO, H.E; MÁLAGA, H. **Promoción de la Salud: Cómo construir vida saludable**. Bogotá (Colômbia): Editorial Médica Panamericana, 2001. p. 34-55.

RIGOTTO, R.M. Saúde Ambiental & Saúde dos Trabalhadores: uma aproximação promissora entre o verde e o vermelho. **Rev. bras. epidemiol**, São Paulo, v.6, n. 4, p. 388-404, dezembro 2003.

SAMAJA, J. **A reprodução social e a saúde: elementos metodológicos sobre a questão das relações entre saúde e condições de vida**. Salvador: Casa da Qualidade Editora, 2000.

SANTANA, V.S; OLIVEIRA, R.P. Saúde e trabalho na construção civil em uma área urbana do Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.20, n. 3, p. 797-811, maio/jun. 2004.

SANTOS NETO, A.B; VENTILARI, P.S.X. **O trabalho portuário e a modernização dos portos**. 1ª ed (2000), 4ª tiragem. Curitiba: Juruá, 2005.

SATO, L. Prevenção de Agravos à saúde do trabalhador: replanejando o trabalho através das negociações cotidianas. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 5, p. 1147-1166, set/out. 2002.

SCHRAMM, F.R; CASTIEL, L.D. Processo saúde/doença e complexidade em Epidemiologia. **Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v.8, n. 4, p. 379-390, out/dez. 1992.

SILVA, C.A.D. et al. Construindo o progresso. In: BUSCHINELLI, J.T.P; ROCHA, L.E; RIGOTTO, R.M (Orgs). **Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil**. São Paulo: Vozes, 1993. p. 294-320.

SPINK, M.J.P. Trópicos de discurso sobre risco: risco-aventura como metáfora na modernidade tardia. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1277-1311, nov/dez. 2001.

STEIN, A.S. **Curso de Direito Portuário**: lei n. 8630/93. São Paulo: LTr, 2002.

SUPERINTENDENCIA DO PORTO DO RIO GRANDE. **Histórico**. Disponível em: www.portoriogrande.com.br Acesso em: 10/08/2005.

TEIXEIRA, N. **Riscos à saúde do trabalhador**: ramo metalúrgico. São Paulo: CUT- Inst, 2000. Disponível em: www.instcut.org.br Acesso em: 24/06/2006.

TERRIS, M. Conceptos de la promoción de la salud: dualidades de la teoría de la salud pública. In: OPS (Org) **Promoción de la Salud**: una antología. Washington D.C,1996.

TRINDADE, W.L. **Riscos do trabalho**: normas, comentários, jurisprudência. São Paulo: LTr, 1998.

VALLA, V.V. Educação, Saúde e Cidadania: Investigação Científica e Assessoria Popular. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, p. 30-40, jan/mar, 1992.

VARGAS, L.A. Enfermagem e a questão ambiental. In: FIGUEIREDO, N.M.A. (Org) **Ensinando a cuidar em Saúde Pública**- 4ª edição. São Caetano do Sul: Difusão, 2003 p.11-25

VILELA, R.A.G; IGUTI, A.M; ALMEIDA, I.M. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes de trabalho. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 570-579, mar/abr. 2004.

VINCENTIN, G; GOMES-MINAYO, C.G. Saúde, ambiente e desenvolvimento econômico na Amazônia . **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v.8, n.4, p. 1069-1085, 2003.

WISNER, A. **A inteligência no trabalho**: textos selecionados da ergonomia. Tradução de Roberto Leal Ferreira. São Paulo: FUNDACENTRO, 1994.

APÊNDICES

APÊNDICE A

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
 PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM
 MESTRADO EM ENFERMAGEM
 LABORATÓRIO DE PROCESSOS SOCIOAMBIENTAIS E PRODUÇÃO COLETIVA DE
 SAÚDE – LAMSA

DATA: _____ TURNO: _____ ENTREVISTADOR(A): _____

INSTRUMENTO ESTUDO EXPLORATÓRIO

Nome: _____ N° Registro OGMO: _____

Sexo: _____ Idade: _____ Escolaridade (em anos concluídos) _____

Atividade: _____ Tempo de atuação no setor: _____

Renda mensal média (em R\$) _____

2. QUESTÕES:

2.1 Você vivencia riscos à sua saúde em seu ambiente de trabalho?

() Sim () Não

2.2 Caso você vivencie riscos à sua saúde em seu ambiente de trabalho, poderia citar quais são eles?

APÊNDICE B

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM
MESTRADO EM ENFERMAGEM
LABORATÓRIO DE PROCESSOS SOCIOAMBIENTAIS E PRODUÇÃO COLETIVA DE
SAÚDE – LAMSA

Data: _____ Turno: _____ Entrevistador (A): _____

Questionário Nº: _____

QESN _____

PARTE I. Caracterização do participante:

Nº Registro OGMO: _____

NOGM _____

01. Qual a sua data de nascimento: _____ (dd/mm/aa)

IDAD _____

02. Até que ano o Sr estudou? _____ (Série e grau)

INST _____

03. Qual é o seu estado civil?

ESTC _____

(1) Solteiro

(2) Casado/União Consensual

(3) Separado/desquitado/divorciado

(4) Viúvo

(9) IGN

04. Qual é a sua cor?

COR _____

(1) Branco

(2) Preto

(3) Amarelo

(4) Pardo

(5) Indígena

05. Atividade:

ATIV _____

(1) Capatazia (Arrumadores; Portuários)

(2) Estiva

(3) Conferência de Carga

(4) Conserto de Carga

(5) Vigilância de Embarcações

(6) Trabalhadores em Bloco

(9) Ignorado

06. Tempo de atuação no setor (em meses): _____

ATUA _____

07. Quanto o Sr recebeu no último mês (em R\$)?

REC_____

PARTE II

Solicitamos que o Sr, responda as questões abaixo, escolhendo apenas UMA das alternativas para a resposta, de acordo com a sua realidade no ambiente de

08. O Sr trabalha como TPA por:

- (1) gostar
- (2) costume
- (3) é só isso que eu sei fazer
- (4) não há outro emprego
- (5) possuo parente que já foi ou é TPA
- (6) Outro. Especificar _____
- (9) Ignorado

TTPA_____

09. Como é sua jornada de trabalho?

- (1) somente trabalho diurno
- (2) somente trabalho noturno
- (3) noturno/diurno, variando com a escala do dia
- (9) Ignorado

JTRA_____

10. Existem riscos à sua saúde no trabalho portuário?

- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado

RRIS_____

11. De um ano para cá, o Sr. sofreu algum tipo de acidente em seu ambiente de trabalho?

- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado

ACID_____

Caso a resposta a esta questão seja não, passe para a questão 26.

12. Qual a principal causa do acidente?

- (1) queda de objetos pendentes (castanha, container)
- (2) derramamento de substâncias perigosas sobre o trabalhador

CACID_____

- (3) choque elétrico
- (4) queda do trabalhador de altura
- (5) corpo estranho no olho (farelo de cargas a granel, etc)
- (6) Outros. Especificar: _____
- (8) NSA
- (9) Ignorado

13. Por que o Sr pensa que aconteceu o acidente?

- (1) falta de atenção no trabalho
- (2) falta de equipamentos de segurança
- (3) falta de conhecimento técnico
- (4) a operação necessitava ser finalizada rapidamente.
- (5) excesso de trabalho
- (6) Outro. Especificar _____
- (8) NSA
- (9) Ignorado

PACID_____

14. Qual o turno em que o acidente ocorreu?

- (1) Manhã (2) Tarde (3) Noite (8) NSA (9) Ignorado

TACID_____

15. Após quantas horas de trabalho ocorreu o acidente? _____ (horas)

HACID_____

16. No momento em que o Sr se acidentou

- (1) era o responsável pelo trabalho
- (2) estava observando o trabalho
- (3) estava auxiliando o trabalho
- (4) Outros. Especificar _____
- (8) NSA
- (9) Ignorado

MACID_____

17. No momento do acidente o Sr. estava usando luvas?

- (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado

MACLU_____

18. No momento do acidente o Sr. estava usando capacete?

- (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado

MACCA_____

19. No momento do acidente o Sr. estava usando botinas?

- (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado

MACBO_____

20. No momento do acidente o Sr. estava usando óculos de proteção?

- (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado

MACOP_____

21. No momento do acidente o Sr. estava usando cinto de segurança?

- (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado

MACCS_____

22. No momento do acidente o Sr. estava usando protetor auricular? MACPA__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
23. No momento do acidente o Sr. estava usando máscara de proteção? MACMP__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
24. O Sr. pensa que o uso de Equipamentos de Proteção Individual teria evitado o acidente? EPIPAC__
 (1) Sim (2) Não (3) Parcialmente (8) NSA (9) Ignorado
25. Quando o Sr. se acidentou, qual foi a primeira providência tomada? PROVAC__
 (1) Nenhuma
 (2) Atendimento pelo pessoal da SESSTP
 (3) Encaminhamento para o hospital
 (4) Outra. Especificar _____
 (8) NSA
 (9) Ignorado
26. Seus colegas já trabalharam drogados? COTRD__
 (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
27. Os seus colegas usaram álcool? COUA__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
28. Os seus colegas usaram Maconha? COUM__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
29. Os seus colegas usaram Cocaína? COUC__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
30. Os seus colegas usaram Crack? COUCR__
 (1) Sim (2) Não (8) NSA (9) Ignorado
31. O Sr. pensa que seus colegas utilizaram drogas para CUDRP__
 (1) diminuir o cansaço
 (2) ter coragem para realizar o trabalho
 (3) outro. Especificar _____
 (8) NSA
 (9) Ignorado
32. O OGMO realiza reuniões para uma reflexão conjunta acerca dos riscos ORRC__

existentes no ambiente portuário?

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

33. O Sr já informou a seus colegas e/ou visitantes sobre os riscos à saúde no ambiente portuário? PICVR____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

34. O Sr já informou a seus colegas e/ou visitantes sobre como evitar os riscos à saúde no ambiente portuário? PICVER____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

35. Existe o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais no Porto (PPRA)? EPPRA____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

36. Existe, no OGMO, profissionais na área de segurança (Serviço Especializado em Saúde e Segurança do Trabalhador Portuário-SESSTP)? SESSTP__

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

37. Existe a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP)? CPATP____

(1) Sim (2) Não (3) Ignorado

38. O OGMO oferece ao Sr. luvas? OOLU____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

39. O OGMO oferece ao Sr. capacete? OOCA____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

40. O OGMO oferece ao Sr. botinas? OOBO____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

41. O OGMO oferece ao Sr. protetor auricular? OOPA____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

42. O OGMO oferece ao Sr. óculos de proteção? OOOP____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

43. O OGMO oferece ao Sr. cinto de segurança? OOCS____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

44. O OGMO oferece ao Sr. máscara de proteção? OOMP____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

45. O Sr já pediu informações ao OGMO sobre a forma de prevenir os riscos no trabalho portuário? PIPR_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
46. O OGMO oferece cursos sobre as medidas de identificação, prevenção e controle de riscos no ambiente portuário? OCIPCR_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
47. No seu local de trabalho (área do porto organizado) existem locais para situações que requerem abrigo? LSRA_____
- (1) Sim
(2) Não
(3) Sim, mas não em todos os terminais portuários
(9) Ignorado
48. O Sr costuma procurar os serviços de saúde (postos de saúde, PS da Santa Casa, Pronto Socorro da FURG): CPSS_____
- (1) Quando sinto qualquer mal-estar (resfriado, dor de cabeça, etc)
(2) Estou muito doente (com muita dor, febre muito alta, dores por todo o corpo)
(3) Quando estou com ferimento.
(4) Para a realização de exames periódicos de saúde
(5) Outro. Especificar _____
(9) Ignorado
49. O Sr já teve problemas osteoarticulares relacionados ao trabalho (por exemplo: dores nas costas, nas articulações, nas pernas, etc)? TPOSA_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
50. O Sr já teve problemas mentais relacionados ao trabalho (por exemplo: depressão, estresse, delírio, perda de sono, etc.)? TPMN_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
51. O Sr já teve problemas gastrointestinais relacionados ao trabalho (por exemplo: inflamação nas gengivas, destruição do tecido dentário, etc)? TPGI_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado
52. O Sr já teve problemas auditivos relacionados ao trabalho (perfuração do tímpano, vertigens, labirintite, perda de audição induzida por ruídos e trauma acústico, etc)? TPAU_____
- (1) Sim (2) Não (9) Ignorado

53. O Sr já teve problemas no aparelho respiratório relacionados ao trabalho (rinite alérgica, rinite crônica, asma, bronquite, sinusite crônica, etc)? TPAR_____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

54. O Sr já teve problemas circulatórios relacionados ao trabalho (hipertensão arterial, angina, infarto, etc)? TPCI_____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

55. O Sr já teve problemas dermatológicos relacionados ao trabalho (queimadura solar, dermatite solar, etc)? TPDE_____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

56. O Sr já teve problemas do aparelho genito-urinário relacionados ao trabalho (cistite, infecção nos rins, etc)? TPAGU_____

(1) Sim (2) Não (9) Ignorado

PARTE III

As questões abaixo, deverão ser respondidas mediante a escala de 0 a 10, enumerando cada uma das alternativas de acordo com a sua realidade de vida e no ambiente de trabalho .

57. Para o Sr., quando se fala em risco, fala-se em:
perigos a sua saúde e sua vida _____ FRPSV_____

algo que pode existir, mas que não me afeta _____ FRAEA_____

58. Os fatores de risco que o Sr. percebe, durante o seu trabalho, apresentam-se sob a forma de:

Ruídos (poluição sonora) _____	FRRU _____
Vibrações das máquinas de trabalho _____	FRVM _____
Intempéries (sereno, salitre, clima) _____	FRINT _____
Temperaturas extremas _____	FRTEX _____
Substâncias químicas no ar _____	FRSQA _____
Substâncias químicas líquidas (explosivos, ácidos, bases) _____	FRSqli _____
Condições físicas do terminal retroportuário (presença de buracos no cais, sujeira) _____	FRCFT _____
Levantamento manual de carga _____	FRLMC _____
Ferramentas de trabalho _____	FRFTR _____
Falta de orientação e supervisão dos trabalhadores quanto a saúde _____	FRSTS _____
Componentes do terno em menor número que o ideal _____	FRCTM _____
Ganho por produtividade _____	FRGPR _____
EPI's (grandes, pesados, desconfortáveis, etc) _____	FREPI _____
Queda de objetos suspensos (castanhas, containeres, etc) _____	FRQOS _____
Trabalho em altura _____	FRTRA _____
Tráfego de máquinas (Ro-Ro; Bobket; pá-carregadeira, caminhões, etc) _____	FRTRM _____
Ter que caminhar por cima das cargas _____	FRTCC _____
Instalações elétricas _____	FRIEL _____
Empilhamento de cargas _____	FRECA _____
Escadas de acesso as embarcações _____	FREAE _____
Mosquitos nas embarcações, armazéns e terminais retroportuários _____	FRMOS _____
Ratos nas embarcações, armazéns e terminais retroportuários _____	FRRAT _____
Morcegos nos armazéns e terminais retroportuários _____	FRMOR _____
Cachorros nos armazéns e terminais retroportuários _____	FRCAC _____
Pombas nos armazéns e terminais retroportuários _____	FRPOM _____
Operações com cargas vivas (bois, por exemplo) _____	FROCV _____
Despejo de água de lastro nas águas próximas ao cais do porto _____	FRDAL _____

59. O Sr. considera o ritmo de trabalho como um fator de risco a sua saúde? _____ RSRTR _____

60. O Sr. utiliza os EPI's, fornecidos pelo OGMO para a diminuição dos riscos presentes durante as operações portuárias? _____ UTEPI _____

61. O Sr recebeu orientações acerca do uso correto dos EPI's? _____ ROEPI _____

62. O Sr deixa de usar os EPI's por
Serem incômodos _____ DUESI _____
Não considera-los necessários _____ DUENC _____

63. Representam situações de risco para a saúde e vida do Sr e de seus colegas	
Nós, TPA's não usarmos os EPI's necessários para cada operação _____	RCNUE_____
Os guindastes de terra e os de pórtico estarem próximos da embarcação durante a atracação e desatracação _____	RCGPE_____
Condições de visibilidade para os operadores de guindastes, sinaleiros e outros _____	RCVOG_____
Condições de manutenção dos equipamentos utilizados, tais como pás mecânicas, empilhadeiras, guindastes _____	RCEEU_____
Durante a manutenção, testes e montagens de Aparelhos de içar, a área não estiver isolada e sinalizada _____	RCAIS_____
Guindastes que não emitem sinais luminosos e sonoros quando se movimentam _____	RCGLS_____
Outras. Especificar _____	RCOUT_____
64. Para a atuação conjunta e organizada, nas situações de risco coletivo, o Sr. recebeu treinamento para agir em	
Incêndio ou explosão _____	ARCIE_____
Vazamento de produtos perigosos _____	ARVPP_____
Queda de homem ao mar _____	ARQHM_____
Poluição ou acidente ambiental _____	ARPA_____
Primeiros-Socorros a acidentados _____	ARPSA_____
65. As suas funções no Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, são:	
Colaborar na implantação e execução do Programa _____	FPRCI_____
Respeitar as orientações recebidas nos treinamentos oferecidos dentro do Programa _____	FPRRO_____
Informar aos responsáveis os incidentes que possam representar risco a saúde dos trabalhadores _____	FPRRI_____
66. O Sr tem como função quando se refere ao CPATP e SESSTP	
Eleger seus representantes _____	FSCER_____
Indicar a CPATP e ao SESSTP situações de riscos e sugerir melhorias das condições de trabalho _____	FSCSR_____
Cumprir as recomendações para a prevenção de acidentes, fornecidas pela CPATP e pelo SESSTP _____	FSCPA_____
Comparecer às reuniões do CPATP sempre que convocado _____	FSCSC_____
67. A finalidade da SESSTP compreende:	
Promover a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho _____	FSPS_____
Proteger a saúde do trabalhador no ambiente de trabalho _____	FSPT_____

68. A finalidade da CPATP compreende:

Observar e informar condições de risco no ambiente de trabalho _____

FCIR_____

Solicitar medidas de diminuição/ eliminação dos riscos existentes _____

FCMD_____

Discutir os acidentes ocorridos enviando ao SESSTP, OGMO ou empregadores o resultado da discussão _____

FCDA_____

Solicitar medidas preventivas para acidentes semelhantes aos já ocorridos _____

FCPA_____

Orientar os trabalhadores em relação à prevenção de acidentes _____

FCPT_____

69. Refere-se a Política Nacional de Saúde do Trabalhador:

Ocupa-se por compreender a relação existente entre o Processo de Trabalho e o Processo Saúde/Doença dos Trabalhadores _____

STTD_____

Busca a colaboração dos trabalhadores para transformação de suas condições de trabalho e saúde _____

STCT_____

Considera os riscos à saúde do trabalhador, presentes no ambiente de trabalho _____

STCR_____

Procura atender integralmente a Saúde do Trabalhador, com ações curativas e preventivas, buscando modificar as condições geradoras da doença e o acidente de trabalho, com o objetivo de evitar que se repitam _____

STIT_____

Trabalha junto a Saúde do Trabalhador e o ambiente _____

STSA_____

70. O Sr deve realizar exames de saúde

Quando o médico achar melhor _____

RESMA_____

Quando não me sinto bem, solicito ao médico _____

RESQN_____

APÊNDICE C



ÓRGÃO DE GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO
AVULSO DO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE - OGMO / RG

COR.NR.1229/05

Rio Grande, 08 de Setembro de 2005

Ilmas. Sras.
Dra. Marta Regina Cezar Vaz
Dra. Maria Elisabeth Cestari
PPGENf - FURG
Nesta

Prezadas Senhoras:

Em atenção ao Of. CCPGENF. Nº 41/2005, informamos nosso total apoio à realização da coleta de dados da mestrandia Jorgana Soares, cujo assunto de pesquisa é do total de interesse deste OGMO/RG, motivo pelo qual solicitamos a possibilidade de tomar conhecimento, ao final do relatório, sobre os resultados alcançados.

Sem outro particular, firmamo-nos

Atenciosamente

~~Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho
Portuário Avulso do Porto Organizado do Rio Grande
OGMO - Rio Grande~~

.....
André Luiz Ruffier Ortigara
DIRETOR EXECUTIVO



Inscrição Municipal: 420.168 - CNPJ: 00.429.911/0001-39 - Inscrição Estadual: Isento
Sede: Av. Honório Bicalho, s/nº - Armazém C-1 - Porto Novo - Fone: (053) 232-2787 - Fax.: (053) 231-1108 - CEP: 96201-020 - Rio Grande - RS
Site: <http://www.ogmo-rg.com.br> - E-mail: ogmo-rg@ogmo-rg.com.br

APÊNDICE D

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM
MESTRADO EM ENFERMAGEM
LABORATÓRIO DE ESTUDO DE PROCESSOS SOCIOAMBIENTAIS E PRODUÇÃO COLETIVA DE
SAÚDE-LAMSA

CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO DO PARTICIPANTE DA PESQUISA

Esclarecimento:

Prezado participante

Estamos solicitando sua colaboração no sentido de participar da pesquisa intitulada: “Saúde do Trabalhador e Risco no ambiente de trabalho: conhecimento dos trabalhadores portuários avulsos no Porto do Rio Grande-RS”, o qual está sendo coordenado pela Professora Doutora Marta Regina Cezar Vaz, juntamente com o grupo de trabalho interinstitucional constituído pelo LAMSA no Departamento de Enfermagem/FURG.

O objetivo geral da pesquisa constitui-se em identificar o conhecimento dos TPA's acerca dos riscos presentes no ambiente do trabalho portuário.

Para a coleta de dados, serão realizadas entrevistas estruturadas.

As entrevistas serão descritas, garantindo o anonimato dos participantes e o caráter confidencial das informações obtidas. Para preservar o anonimato, as entrevistas serão identificadas por um código. Garante-se que não haverá nenhuma repercussão funcional ou implicação legal para os participantes do estudo, junto à instituição em que este será realizado.

Asseguramos o compromisso com os princípios éticos no processo de desenvolvimento do trabalho, bem como nos seus produtos de divulgação, reiteramos o respeito à privacidade e o anonimato de cada participante. Sobre a garantia de receber respostas ou esclarecimentos a qualquer pergunta ou dúvida acerca dos riscos, benefícios e demais relacionados à pesquisa.

Consentimento:

Pelo presente, declaro ter sido informado de forma clara e detalhada, acerca dos objetivos, da justificativa e do desenvolvimento da coleta de dados: entrevistas, observações e anotações por escrito. Fui igualmente informado:

- Da garantia de requerer resposta a qualquer pergunta ou dúvida acerca de qualquer questão referente a pesquisa;
- Da liberdade de retirar meu consentimento a qualquer momento e deixar de participar da pesquisa, sem eu me traga qualquer prejuízo;
- Da segurança de que não serei identificado e que se manterá o caráter do anonimato das informações na referência de minha privacidade;
- Do compromisso de acesso as informações em todas as etapas da pesquisa, bem como dos resultados;
- De que serão mantidos os preceitos éticos e legais durante e após o término da pesquisa;
- De permitir o uso do gravador e anotações das falas e das observações, com garantia do anonimato.

Desta forma, concordo em participar da referida pesquisa.

Assinatura do pesquisador em loco: _____

Assinatura do participante: _____

Data: ___/___/___

Assinatura da Coordenadora Geral da Pesquisa: _____

ANEXOS

ANEXO I

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.

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;

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.

§ 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:

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.

§ 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.

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

§ 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.

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 conterà as cláusulas a que se referem os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, 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 recheio, 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 infra-estrutura, 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:

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.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

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.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

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.

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:

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.

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 XIII 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 do 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.

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;

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 alfundegamento 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.

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.

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.

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.

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.

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, peaço e despeço, 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 nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76. Ficam revogados, também os Decretos nºs 24.324, de 1º 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 nºs 6.460, de 2 de maio de 1944 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 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 nºs 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

ANEXO II

LEI Nº 11.314 - DE 3 DE JULHO DE 2006 - DOU DE 4/7/2006

Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura e a Gratificação Específica de Atividade Cultural - GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006; e autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

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

Art. 1º Os arts. 61 e 98 da Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.

IX - gratificação por encargo de curso ou concurso.” (NR)

“Art. 98.

§ 4º Será igualmente concedido horário especial, vinculado à compensação de horário na forma do inciso II do caput do art. 44 desta Lei, ao servidor que desempenhe atividade prevista nos incisos I e II do art. 76-A desta Lei.” (NR)

Art. 2º O Capítulo II do Título III da Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990, passa a vigorar acrescido da seguinte Subseção VIII:

“Subseção VIII

Da Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso

Art. 76-A. A Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso é devida ao servidor que, em caráter eventual:

I - atuar como instrutor em curso de formação, de desenvolvimento ou de treinamento regularmente instituído no âmbito da administração pública federal;

II - participar de banca examinadora ou de comissão para exames orais, para análise curricular, para correção de provas discursivas, para elaboração de questões de provas ou para julgamento de recursos intentados por candidatos;

III - participar da logística de preparação e de realização de concurso público envolvendo atividades de planejamento, coordenação, supervisão, execução e avaliação de resultado, quando tais atividades não estiverem incluídas entre as suas atribuições permanentes;

IV - participar da aplicação, fiscalizar ou avaliar provas de exame vestibular ou de concurso público ou supervisionar essas atividades.

§ 1º Os critérios de concessão e os limites da gratificação de que trata este artigo serão fixados em regulamento, observados os seguintes parâmetros:

I - o valor da gratificação será calculado em horas, observadas a natureza e a complexidade da atividade exercida;

II - a retribuição não poderá ser superior ao equivalente a 120 (cento e vinte) horas de trabalho anuais, ressalvada situação de excepcionalidade, devidamente justificada e previamente aprovada pela autoridade máxima do órgão ou entidade, que poderá autorizar o acréscimo de até 120 (cento e vinte) horas de trabalho anuais;

III - o valor máximo da hora trabalhada corresponderá aos seguintes percentuais, incidentes sobre o maior vencimento básico da administração pública federal:

a) 2,2% (dois inteiros e dois décimos por cento), em se tratando de atividade prevista no inciso I do caput deste artigo;

b) 1,2% (um inteiro e dois décimos por cento), em se tratando de atividade prevista nos incisos II a IV do caput deste artigo.

§ 2º A Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso somente será paga se as atividades referidas nos incisos do caput deste artigo forem exercidas sem prejuízo das atribuições do cargo de que o servidor for titular, devendo ser objeto de compensação de carga horária quando desempenhadas durante a jornada de trabalho, na forma do § 4º do art. 98 desta Lei.

§ 3º A Gratificação por Encargo de Curso ou Concurso não se incorpora ao vencimento ou salário do servidor para qualquer efeito e não poderá ser utilizada como base de cálculo para quaisquer outras vantagens, inclusive para fins de cálculo dos proventos da aposentadoria e das pensões.”

Art. 3º Os arts. 82 e 85 da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 82.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes;

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação;

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo.

..... ” (NR)

“Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e pelas Diretorias Executiva, de Infra-Estrutura Ferroviária, de Infra-Estrutura Rodoviária, de Administração e Finanças, de Planejamento e Pesquisa, e de Infra-Estrutura Aquaviária.

.....
§ 2º Às Diretorias compete:

I - Diretoria Executiva:

- a) orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; e
- b) assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT;

II - Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária:

- a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infra-estrutura ferroviária;
- b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; e
- c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte ferroviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei;

III - Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária:

- a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infra-estrutura rodoviária;
- b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras;
- c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte rodoviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei;

IV - Diretoria de Administração e Finanças: planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira, de Contabilidade, de Organização e Modernização Administrativa, de Recursos Humanos e Serviços Gerais;

V - Diretoria de Planejamento e Pesquisa:

- a) planejar, coordenar, supervisionar e executar ações relativas à gestão e à programação de investimentos anual e plurianual para a infra-estrutura do Sistema Federal de Viação;
- b) promover pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infra-estrutura de transportes, considerando, inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; e
- c) coordenar o processo de planejamento estratégico do DNIT;

VI - Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária:

- a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infra-estrutura aquaviária;
- b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução e obras; e
- c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infra-estrutura de transporte aquaviário.” (NR)

Art. 4º O inciso XIX do caput do art. 29 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29.

XIX - do Ministério das Relações Exteriores o Cerimonial, a Secretaria de Planejamento Diplomático, a Inspeção-Geral do Serviço Exterior, a Secretaria-Geral das Relações Exteriores, esta composta de até 7 (sete) Subsecretarias-Gerais, a Secretaria de Controle Interno, o Instituto Rio Branco, as missões diplomáticas permanentes, as repartições consulares, o Conselho de Política Externa e a Comissão de Promoções;

.....” (NR)

Art. 5º O art. 30 da Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30. As Funções Comissionadas Técnicas remanejadas para o DNIT serão restituídas ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, gradualmente, até 31 de março de 2007, observado cronograma estabelecido em regulamento.

I - (revogado).

II - (revogado).

III - (revogado).

Parágrafo único. Poderão ser retornadas ao DNIT as Funções Comissionadas Técnicas restituídas antes de 23 de fevereiro de 2006.” (NR)

Art. 6º O art. 10 da Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. As Funções Comissionadas Técnicas remanejadas para o órgão e as entidades referidas no art. 1º desta Lei serão restituídas ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, gradualmente, até 31 de março de 2007, observado cronograma estabelecido em regulamento.

Parágrafo único. Poderão ser retornadas ao órgão e às entidades as Funções Comissionadas Técnicas restituídas antes de 23 de fevereiro de 2006.” (NR)

Art. 7º Ficam criados, no âmbito da administração pública federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS: 3 (três) DAS-6; 7 (sete) DAS-5; 41 (quarenta e um) DAS-4; 9 (nove) DAS-3; e 113 (cento e treze) DAS-2.

§ 1º Ficam extintos, no âmbito da administração pública federal, 55 (cinquenta e cinco) cargos em comissão DAS-1, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS.

§ 2º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos de que trata o caput deste artigo.

Art. 8º O Ministério dos Transportes e o DNIT poderão solicitar a cessão de empregados dos Quadros de Pessoal da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, das Companhias das Docas controladas pela União, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., que poderão ou não exercer cargos em comissão ou funções de confiança.

Parágrafo único. O ônus da cessão de que trata o caput deste artigo será integralmente de responsabilidade do Ministério dos Transportes e do DNIT, conforme o caso.

Art. 9º O valor da complementação salarial de que trata o Decreto-Lei nº 2.438, de 26 de maio de 1988, continuará sendo pago aos servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, na forma de vantagem pessoal nominalmente identificada.

§ 1º A vantagem pessoal nominalmente identificada de que trata o caput deste artigo será calculada sobre o vencimento básico da classe e padrão em que o servidor esteja posicionado, nos percentuais de 100% (cem por cento) para os ocupantes de cargos de nível superior e de 70% (setenta por cento) para os de nível médio, e não servirá de base de cálculo para nenhuma outra vantagem ou gratificação.

§ 2º A vantagem pessoal nominalmente identificada referida no caput deste artigo não poderá ser paga cumulativamente com outra parcela de idêntica origem ou natureza decorrente de decisão judicial, facultada a opção de forma irretroatável, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da vigência desta Lei.

Art. 10. Ficam lotados no Instituto Nacional do Seguro Social – INSS os servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência em exercício no Centro de Promoção Social Abrigo Cristo Redentor na data de publicação desta Lei.

§ 1º Fica assegurado aos servidores de que trata o caput deste artigo o direito ao enquadramento nas Carreiras de que tratam as Leis nºs 10.355, de 26 de dezembro de 2001, e 10.483, de 3 de julho de 2002, desde que atendidos os requisitos nelas estabelecidos.

§ 2º Os servidores de que trata o caput deste artigo poderão permanecer em exercício no Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, sem prejuízo dos direitos e vantagens atribuídos às respectivas Carreiras.

Art. 11. O art. 21 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 21. Quando o projeto envolver investimentos cujo retorno, justificadamente, não possa ocorrer dentro do prazo máximo de 20 (vinte) anos, a cessão sob o regime de arrendamento poderá ser realizada por prazo superior, observando-se, nesse caso, como prazo de vigência, o tempo seguramente necessário à viabilização econômico-financeira do empreendimento, não ultrapassando o período da possível renovação.” (NR)

Art. 12. O parágrafo único do art. 96 do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 96.

Parágrafo único. Salvo em casos especiais, expressamente determinados em lei, não se fará arrendamento por prazo superior a 20 (vinte) anos.” (NR)

Art. 13. Os contratos temporários firmados com base no disposto na alínea a do inciso VI do art. 2o da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, vigentes na data de publicação desta Lei, no âmbito do Comando da Aeronáutica, vinculados às atividades transferidas à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, poderão ser prorrogados até 31 de março de 2007.

Art. 14. O quantitativo de servidores ou empregados requisitados da Agência Nacional do Cinema - ANCINE, acrescido do respectivo Quadro de Pessoal Efetivo e dos contratados por prazo determinado, não poderá ultrapassar 260 (duzentos e sessenta).

Art. 15. O art. 40 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40. Aplica-se à ANAC o disposto no art. 22 da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.” (NR)

Art. 16. A Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 36-A:

“Art. 36-A. É vedado aos ocupantes de cargos efetivos, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes das Agências Reguladoras referidas no Anexo I desta Lei o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.” (NR)

Art. 17. O art. 27 da Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27. Fica vedada a cessão para outros órgãos ou entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios de servidores do DNPM, nos seguintes casos:

.....

Parágrafo único. Excetuam-se da vedação de que trata o caput deste artigo as cessões ou requisições para o atendimento de situações previstas em leis específicas, ou para o atendimento do disposto no art. 2º da Lei nº 9.007, de 17 de março de 1995, ou para o exercício de cargos de Natureza Especial ou do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores 5, 6 ou superiores, no âmbito do Poder Executivo.” (NR)

Art. 18. O inciso III do caput do art. 14 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido da seguinte alínea f:

“Art. 14.

III -

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura.

..... ” NR)

Art. 19. Para fins de apoio à transferência definitiva do domínio da Malha Rodoviária Federal para os Estados que estava prevista na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, fica o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT autorizado a utilizar, até 31 de dezembro de 2006, recursos federais para executar obras de conservação, recuperação, restauração, construção e sinalização das rodovias transferidas, bem como para supervisionar e elaborar os estudos e projetos de engenharia que se fizerem necessários.

Art. 20. O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da Rodovia de Ligação a seguir descrita:

“2.2.2.”

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO	SUPERPOSIÇÃO
			(KM)	BR/KM
488	Entroncamento com a BR-116 – Santuário de Aparecida – Entroncamento com a BR-116 Anel Viário da Basílica de Nossa Senhora Aparecida	SP	5,9	-
493	Entroncamento com a BR-101 Norte (Manilha) – Entroncamento com a BR-116 Norte (Santa Guilhermina) – BR-116 Norte – BR-040 – Entroncamento com a BR-116 Sul – Entroncamento com a BR-101 Sul – Porto de Itaguaí	RJ	128	-

.....”

Art. 21. Os arts. 1º e 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 1º

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;

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;

.....

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.

.....” (NR)

“Art. 4º

§ 2º

II -

c) de turismo, para movimentação de passageiros.

..... ” (NR)

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 23. Ficam revogados o art. 73 da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, o art. 29 da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e o art. 4º da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006.

Brasília, 3 de julho de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Waldir Pires Celso Luiz Nunes Amorim Paulo Sérgio Oliveira Passos Luiz Fernando Furlan Paulo Bernardo Silva Patrus Ananias Sérgio Machado Rezende Pedro Brito Nascimento Guilherme Cassel Dilma Roussef Jorge Armando Felix

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 4.7.2006

ANEXO III

NR 9 - PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE RISCOS AMBIENTAIS (109.000-3)

9.1. Do objeto e campo de aplicação.

9.1.1. Esta Norma Regulamentadora - NR estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais. (109.001-1 / I2)

9.1.2. As ações do PPRA devem ser desenvolvidas no âmbito de cada estabelecimento da empresa, sob a responsabilidade do empregador, com a participação dos trabalhadores, sendo sua abrangência e profundidade dependentes das características dos riscos e das necessidades de controle. (109.002-0 / I2)

9.1.2.1. Quando não forem identificados riscos ambientais nas fases de antecipação ou reconhecimento, descritas nos itens 9.3.2 e 9.3.3, o PPRA poderá resumir-se às etapas previstas nas alíneas "a" e "f" do subitem 9.3.1.

9.1.3. O PPRA é parte integrante do conjunto mais amplo das iniciativas da empresa no campo da preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, devendo estar articulado com o disposto nas demais NR, em especial com o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO previsto na NR 7.

9.1.4. Esta NR estabelece os parâmetros mínimos e diretrizes gerais a serem observados na execução do PPRA, podendo os mesmos ser ampliados mediante negociação coletiva de trabalho.

9.1.5. Para efeito desta NR, consideram-se riscos ambientais os agentes físicos, químicos e biológicos existentes nos ambientes de trabalho que, em função de sua natureza, concentração ou intensidade e tempo de exposição, são capazes de causar danos à saúde do trabalhador.

9.1.5.1. Consideram-se agentes físicos as diversas formas de energia a que possam estar expostos os trabalhadores, tais como: ruído, vibrações, pressões anormais, temperaturas extremas, radiações ionizantes, radiações ionizantes, bem como o infra -som e o ultra-som.

9.1.5.2. Consideram-se agentes químicos as substâncias, compostos ou produtos que possam penetrar no organismo pela via respiratória, nas formas de poeiras, fumos, névoas, neblinas, gases ou vapores, ou que, pela natureza da atividade de exposição, possam ter contato ou ser absorvido pelo organismo através da pele ou por ingestão.

9.1.5.3. Consideram-se agentes biológicos as bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus, entre outros.

9.2. Da estrutura do PPRA.

9.2.1. O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais deverá conter, no mínimo, a seguinte estrutura:

a) planejamento anual com estabelecimento de metas, prioridades e cronograma; (109.003-8 / I1)

b) estratégia e metodologia de ação; (109.004-6 / I1)

c) forma do registro, manutenção e divulgação dos dados; (109.005-4 / I1)

d) periodicidade e forma de avaliação do desenvolvimento do PPRA. (109.006-2 / I1)

a) 9.2.1.1. Deverá ser efetuada, sempre que necessário e pelo menos uma vez ao ano, uma análise global do PPRA para avaliação do seu desenvolvimento e realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades. (109.007-0 / I2)

9.2.2. O PPRA deverá estar descrito num documento-base contendo todos os aspectos estruturais constantes do item 9.2.1.

9.2.2.1. O documento-base e suas alterações e complementações deverão ser apresentados e discutidos na CIPA, quando existente na empresa, de acordo com a NR 5, sendo sua cópia anexada ao livro de atas desta Comissão. (109.008-9 / I2)

9.2.2.2. O documento-base e suas alterações deverão estar disponíveis de modo a proporcionar o imediato acesso às autoridades competentes. (109.009-7 / I2)

9.2.3. O cronograma previsto no item 9.2.1 deverá indicar claramente os prazos para o desenvolvimento das etapas e cumprimento das metas do PPRA.

9.3. Do desenvolvimento do PPRA.

9.3.1. O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais deverá incluir as seguintes etapas:

a) antecipação e reconhecimento dos riscos; (109.010-0 / I1)

b) estabelecimento de prioridades e metas de avaliação e controle; (109.011-9 / I1)

c) avaliação dos riscos e da exposição dos trabalhadores; (109.012-7 / I1)

d) implantação de medidas de controle e avaliação de sua eficácia; (109.013-5 / I1)

e) monitoramento da exposição aos riscos; (109.014-3 / I1)

f) registro e divulgação dos dados. (109.015-1 / I1)

9.3.1.1. A elaboração, implementação, acompanhamento e avaliação do PPRA poderão ser feitas pelo Serviço

Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho - SESMT ou por pessoa ou equipe de pessoas que, a critério do empregador, sejam capazes de desenvolver o disposto nesta NR.

9.3.2. A antecipação deverá envolver a análise de projetos de novas instalações, métodos ou processos de trabalho, ou de modificação dos já existentes, visando a identificar os riscos potenciais e introduzir medidas de proteção para sua redução ou eliminação. (109.016-0 / I1)

9.3.3. O reconhecimento dos riscos ambientais deverá conter os seguintes itens, quando aplicáveis:

- a) a sua identificação; (109.017-8 / I3)
- b) a determinação e localização das possíveis fontes geradoras; (109.018-6 / I3)
- c) a identificação das possíveis trajetórias e dos meios de propagação dos agentes no ambiente de trabalho; (109.019-4/I3)
- d) a identificação das funções e determinação do número de trabalhadores expostos; (109.020-8 / I3)
- e) a caracterização das atividades e do tipo da exposição; (109.021-6 / I3)
- f) a obtenção de dados existentes na empresa, indicativos de possível comprometimento da saúde decorrente do trabalho; (109.022-4 / I3)
- g) os possíveis danos à saúde relacionados aos riscos identificados, disponíveis na literatura técnica; (109.023-2 / I3)
- h) a descrição das medidas de controle já existentes. (109.024-0 / I3)

9.3.4. A avaliação quantitativa deverá ser realizada sempre que necessária para:

- a) comprovar o controle da exposição ou a inexistência de riscos identificados na etapa de reconhecimento; (109.025-9/I1)
- b) dimensionar a exposição dos trabalhadores; (109.026-7 /I1)
- c) subsidiar o equacionamento das medidas de controle. (109.027-5 / I1)

9.3.5. Das medidas de controle.

9.3.5.1. Deverão ser adotadas as medidas necessárias suficientes para a eliminação, a minimização ou o controle dos riscos ambientais sempre que forem verificadas uma ou mais das seguintes situações:

- a) identificação, na fase de antecipação, de risco potencial à saúde; (109.028-3 / I3)
- b) constatação, na fase de reconhecimento de risco evidente à saúde; (109.029-1 / I1)
- c) quando os resultados das avaliações quantitativas da exposição dos trabalhadores excederem os valores dos limites previstos na NR 15 ou, na ausência destes os valores limites de exposição ocupacional adotados pela American Conference of Governmental Industrial Hygienists-ACGIH, ou aqueles que venham a ser estabelecidos em negociação coletiva de trabalho, desde que mais rigorosos do que os critérios técnico-legais estabelecidos; (109.030-5 / I1)
- d) quando, através do controle médico da saúde, ficar caracterizado o nexo causal entre danos observados na saúde os trabalhadores e a situação de trabalho a que eles ficam expostos. (109.031-3 / I1).

9.3.5.2. O estudo desenvolvimento e implantação de medidas de proteção coletiva deverão obedecer à seguinte hierarquia:

- a) medidas que eliminam ou reduzam a utilização ou a formação de agentes prejudiciais à saúde;
- b) medidas que previnam a liberação ou disseminação desses agentes no ambiente de trabalho;
- a) medidas que reduzam os níveis ou a concentração desses agentes no ambiente de trabalho.

9.3.5.3. A implantação de medidas de caráter coletivo deverá ser acompanhada de treinamento dos trabalhadores quanto os procedimentos que assegurem a sua eficiência e de informação sobre as eventuais limitações de proteção que ofereçam; (109.032-1 / I1)

9.3.5.4. Quando comprovado pelo empregador ou instituição, a inviabilidade técnica da adoção de medidas de proteção coletiva ou quando estas não forem suficientes ou encontrarem-se em fase de estudo, planejamento ou implantação ou ainda em caráter complementar ou emergencial, deverão ser adotadas outras medidas obedecendo-se à seguinte hierarquia:

- a) medidas de caráter administrativo ou de organização do trabalho;
- b) utilização de Equipamento de Proteção Individual - EPI.

9.3.5.5. A utilização de EPI no âmbito do programa deverá considerar as Normas Legais e Administrativas em vigor e envolver no mínimo:

- a) seleção do EPI adequado tecnicamente ao risco a que o trabalhador está exposto e à atividade exercida, considerando-se a eficiência necessária para o controle da exposição ao risco e o conforto oferecido segundo avaliação do trabalhador usuário;
- b) programa de treinamento dos trabalhadores quanto à sua correta utilização e orientação sobre as limitações de proteção que o EPI oferece;
- c) estabelecimento de normas ou procedimento para promover o fornecimento, o uso, a guarda, a higienização, a conservação, a manutenção e a reposição do EPI, visando a garantir a condições de proteção originalmente estabelecidas;
- d) caracterização das funções ou atividades dos trabalhadores, com a respectiva identificação dos EPI utilizado para os riscos ambientais.

9.3.5.6. O PPRA deve estabelecer critérios e mecanismos de avaliação da eficácia das medidas de proteção implantadas considerando os dados obtidos nas avaliações realizadas e no controle médico da saúde previsto na NR 7.

9.3.6. Do nível de ação.

9.3.6.1. Para os fins desta NR, considera-se nível de ação o valor acima do qual devem ser iniciadas ações preventivas de forma a minimizar a probabilidade de que as exposições a agentes ambientais ultrapassem os limites de exposição. As ações devem incluir o monitoramento periódico da exposição, a informação aos trabalhadores e o controle médico.

9.3.6.2. Deverão ser objeto de controle sistemático as situações que apresentem exposição ocupacional acima dos níveis de ação, conforme indicado nas alíneas que seguem:

a) para agentes químicos, a metade dos limites de exposição ocupacional considerados de acordo com a alínea "c" do subitem 9.3.5.1; (109.033-0 / I2)

b) para o ruído, a dose de 0,5 (dose superior a 50%), conforme critério estabelecido na NR 15, Anexo I, item 6.(109.034-8 / I2)

9.3.7. Do monitoramento.

9.3.7.1. Para o monitoramento da exposição dos trabalhadores e das medidas de controle deve ser realizada uma avaliação sistemática e repetitiva da exposição a um dado risco, visando à introdução ou modificação das medidas de controle, sempre que necessário.

9.3.8. Do registro de dados.

9.3.8.1. Deverá ser mantido pelo empregador ou instituição um registro de dados, estruturado de forma a constituir um histórico técnico e administrativo do desenvolvimento do PPRA. (109.035-6 / I1)

9.3.8.2. Os dados deverão ser mantidos por um período mínimo de 20 (vinte) anos. (109.036-4 / I1)

9.3.8.3. O registro de dados deverá estar sempre disponível aos trabalhadores interessados ou seus representantes e para as autoridades competentes. (109.037-2 / I1)

9.4. Das responsabilidades.

9.4.1. Do empregador:

I. estabelecer, implementar e assegurar o cumprimento do PPRA como atividade permanente da empresa ou instituição.

9.4.2. Dos trabalhadores:

I. colaborar e participar na implantação e execução do PPRA;

II. seguir as orientações recebidas nos treinamentos oferecidos dentro do PPRA;

III. informar ao seu superior hierárquico direto ocorrências que, a seu julgamento, possam implicar risco à saúde dos trabalhadores.

9.5. Da informação.

9.5.1. Os trabalhadores interessados terão o direito de apresentar propostas e receber informações e orientações a fim de assegurar a proteção aos riscos ambientais identificados na execução do PPRA. (109.038-0 / I2)

9.5.2. Os empregadores deverão informar os trabalhadores de maneira apropriada e suficiente sobre os riscos ambientais que possam originar-se nos locais de trabalho e sobre os meios disponíveis para prevenir ou limitar tais riscos e para proteger-se dos mesmos.

9.6. Das disposições finais.

9.6.1. Sempre que vários empregadores realizem, simultaneamente, atividades no mesmo local de trabalho terão o dever de executar ações integradas para aplicar as medidas previstas no PPRA visando à proteção de todos os trabalhadores expostos aos riscos ambientais gerados. (109.039-9 / I2)

9.6.2. O conhecimento e a percepção que os trabalhadores têm do processo de trabalho e dos riscos ambientais presentes, incluindo os dados consignados no Mapa de Riscos, previsto na NR 5, deverão ser considerados para fins de planejamento e execução do PPRA em todas as suas fases. (109.040-2 / I2)

9.6.3. O empregador deverá garantir que, na ocorrência de riscos ambientais nos locais de trabalho que coloquem em situação de grave e iminente risco um ou mais trabalhadores, os mesmos possam interromper de imediato as suas atividades, comunicando o fato ao superior hierárquico direto para as devidas providências. (109.041-0 / I2)

ANEXO IV

NR 29 - NORMA REGULAMENTADORA DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO

29.1 DISPOSIÇÕES INICIAIS

29.1.1 Objetivos

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

29.1.2 Aplicabilidade

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

29.1.3 Definições

Para os fins desta Norma Regulamentadora, considera-se:

a) Terminal Retroportuário

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

b) Zona Primária

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

c) Tomador de Serviço

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

d) Pessoa Responsável

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

29.1.4 Competências

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

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

29.1.4.2 Compete ao OGMO ou ao empregador:

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

29.1.4.3 Compete aos trabalhadores:

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

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

29.1.5 Instruções Preventivas de Riscos nas Operações Portuárias

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

- a) peso dos volumes, unidades de carga e suas dimensões;

- b) tipo e classe do carregamento a manipular;
 c) características específicas das cargas perigosas a serem movimentadas ou em trânsito.

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

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

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

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

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

29.2 ORGANIZAÇÃO DA ÁREA DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

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

29.2.1.1 Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um SESSTP, de acordo com o dimensionamento mínimo constante do Quadro I, mantido pelo OGMO, OGMO e empregadores ou empregadores conforme o caso, atendendo todas as categorias de trabalhadores.

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

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

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

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

- a) no caso do OGMO, pelo resultado da divisão do número de trabalhadores portuários avulsos escalados no ano civil anterior, pelo número de dias efetivamente trabalhados;
 b) nos demais casos pela média mensal do número de trabalhadores portuários com vínculo empregatício no ano civil anterior.

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

Quadro I - Dimensionamento mínimo do SESST

Profissionais especializados	Números de trabalhadores			
	20-250	251-750	751-2000	2001-3500
Engenheiro de segurança	--	01	02	03
Técnico de segurança	01	02	04	11
Médico do trabalho	--	01*	02	03
Enfermeiro do trabalho	--	--	01	03
Auxiliar de Enf. Do trabalho	01	01	02	04

* horário parcial 3 horas.

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

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

29.2.1.3 Compete aos profissionais integrantes do SESSTP:

- a) realizar, com acompanhamento de pessoa responsável, a identificação das condições de segurança nas operações portuárias - a bordo da embarcação, nas áreas de atracação, pátios e armazéns – antes do início das mesmas ou durante sua realização conforme o caso, priorizando as operações com maior vulnerabilidade para ocorrências de acidentes, detectando os agentes de riscos existentes, demandando as medidas de segurança para sua imediata eliminação ou neutralização, para garantir a integridade do trabalhador;
 b) registrar os resultados da identificação em relatório a ser entregue a pessoa responsável;

c) realizar análise imediata e obrigatória - em conjunto com o órgão competente do Ministério do Trabalho e Emprego- MTE - dos acidentes em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, ocorrido nas atividades portuárias.

d) as atribuições previstas na NR-4 (Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho- SESMT), observados os modelos de mapas constantes do anexo I.

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

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

a) o nome dos profissionais integrantes do SESSTP;

b) número de registro dos componentes do SESSTP nos respectivos conselhos profissionais ou órgãos competentes;

c) o número de trabalhadores portuários conforme as alíneas “a ou “b” do subitem 29.2.1.2;

d) especificação dos turnos de trabalho do (s) estabelecimento (s);

e) horário de trabalho dos profissionais do SESSTP;

29.2.2 Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário - CPATP

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

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

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

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

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

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

Quadro II -Dimensionamento mínimo da CPATP

Nº médio de trabalhadores	20 a 50	51 a 100	101 a 500	501 a 1.000	1.001 a 2.000	2.001 a 5.000	5.001 a 10.000	Acima de 10.000 a cada grupo de 2.500 acrescentar
Nº de Representantes Titulares do empregador	01	02	04	06	09	12	15	02
Nº de Representantes Titulares dos trabalhadores	01	02	04	06	09	12	15	02

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

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

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

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

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

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

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

29.2.2.14 O registro da CPATP deve ser feito mediante requerimento ao Delegado Regional do Trabalho, acompanhado de cópia das atas de eleição, instalação e posse, contendo o calendário anual das reuniões ordinárias da CPATP, constando dia, mês, hora e local de realização das mesmas.

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

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

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

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

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

29.2.2.18 A CPATP terá as seguintes atribuições:

- a) discutir os acidentes ocorridos na área portuária, inclusive a bordo;
- b) sugerir medidas de prevenção de acidentes julgadas necessárias, por iniciativa própria ou indicadas por outros trabalhadores, encaminhando-as ao SESSTP, ao OGMO, empregadores e/ou as administrações dos terminais de uso privativo;
- c) promover a divulgação e zelar pela observância das Normas Reguladoras de Segurança e Saúde no Trabalho;
- d) despertar o interesse dos trabalhadores portuários pela prevenção de acidentes e de doenças ocupacionais e estimulá-los, permanentemente, a adotar comportamento preventivo durante o trabalho;
- e) promover, anualmente, em conjunto com o SESSTP, a Semana Interna de Prevenção de Acidente no Trabalho Portuário - SIPATP;
- f) lavrar as atas das reuniões ordinárias e extraordinárias em livro próprio que deve ser registrado no órgão regional do MTE, enviando-as mensalmente ao SESSTP, ao OGMO, aos empregadores e a administração dos terminais portuários de uso privativo;
- g) realizar em conjunto com o SESSTP, quando houver, a investigação de causas e conseqüências dos acidentes e das doenças ocupacionais, acompanhando a execução das medidas corretivas;
- h) realizar mensalmente e sempre que houver denúncia de risco, mediante prévio aviso ao OGMO, empregadores, administrações de instalações portuárias de uso privativo e ao SESSTP, inspeção nas dependências do porto ou instalação portuária de uso privativo, dando-lhes conhecimento dos riscos encontrados.
- i) sugerir a realização de cursos, treinamentos e campanhas que julgar necessárias para melhorar o desempenho dos trabalhadores portuários quanto à segurança e saúde no trabalho;
- j) preencher o Anexo II desta NR, mantendo-o arquivado, de maneira a permitir acesso a qualquer momento, aos interessados, sendo de livre escolha o método de arquivamento;
- k) elaborar o Mapa de Risco;
- l) convocar pessoas, quando necessário, para tomada de informações, depoimentos e dados ilustrativos e/ou esclarecedores, por ocasião de investigação dos acidentes do trabalho;

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

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

- a) constituir um mediador em comum acordo com os participantes;
- b) solicitar no prazo de 8 (oito) dias, através do presidente da CPATP, a mediação do órgão regional do MTE.

29.2.2.21 Compete ao presidente da CPATP:

- a) convocar os membros para as reuniões da CPATP;
- b) presidir as reuniões, encaminhando ao OGMO, empregadores, administrações dos terminais portuários de uso privativo e ao SESSTP as recomendações aprovadas, bem como, acompanhar-lhes a execução;
- c) designar membros da CPATP para investigar o acidente do trabalho ou acompanhar investigação feita pelo SESSTP, imediatamente após receber a comunicação da ocorrência do acidente;
- d) determinar tarefas aos membros da CPATP;
- e) coordenar todas as atribuições da CPATP;
- f) manter e promover o relacionamento da CPATP com o SESSTP e demais órgãos dos portos organizados ou instalações portuárias de uso privativo;
- g) delegar atribuições ao vice-presidente;

29.2.2.22 Compete ao vice-presidente da CPATP:

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

29.2.2.23 Compete ao Secretário da CPATP:

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

29.2.2.24 Compete aos Membros da CPATP:

- a) elaborar o calendário anual de reuniões da CPATP;

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

29.2.2.25 Compete ao OGMO ou empregadores:

- a) promover para todos os membros da CPATP, titulares e suplentes, curso sobre prevenção de acidentes do trabalho, higiene e saúde ocupacional, com carga horária mínima de 24 (vinte e quatro) horas, obedecendo ao currículo básico do Anexo III desta NR, sendo este de frequência obrigatória e realizada antes da posse dos membros de cada mandato, exceção feita ao mandato inicial;
- b) prestigiar integralmente a CPATP, proporcionando aos seus componentes os meios necessários ao desempenho de suas atribuições;
- c) convocar eleições para escolha dos membros da nova CPATP, com antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, realizando-as, no máximo, até 30 (trinta) dias antes do término do mandato da CPATP em exercício;
- d) promover cursos de atualização para os membros da CPATP;
- e) dar condições necessárias para que todos os titulares de representações na CPATP compareçam às reuniões ordinárias e/ou extraordinárias;

29.2.2.26 Compete aos trabalhadores:

- a) eleger seus representantes na CPATP;
- b) indicar a CPATP e ao SESSTP situações de risco e apresentar sugestões para melhoria das condições de trabalho;
- c) cumprir as recomendações quanto à prevenção de acidentes, transmitidas pelos membros da CPATP e do SESSTP;
- d) comparecer às reuniões da CPATP sempre que convocado.

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

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

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

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

29.3 SEGURANÇA, HIGIENE E SAÚDE NO TRABALHO PORTUÁRIO.

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

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

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

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

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

29.3.2 Acessos às embarcações.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) serem de concepção rígida;
- b) terem largura mínima de 0,80 m (oitenta centímetros);
- c) estarem providas de tacos transversais a intervalos de 0,40 m (quarenta centímetros) em toda extensão do piso;
- d) possuírem corrimão em ambos os lados de sua extensão dotado de guarda-corpo duplo com réguas situadas a alturas mínimas de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e 0,70 m (setenta centímetros) medidas a partir da superfície do piso e perpendicularmente ao eixo longitudinal da escada;
- e) serem dotadas de dispositivos que permitam fixá-las firmemente à escada da embarcação ou à sua estrutura numa extremidade;
- f) a extremidade, que se apóia no cais, deve ser dotada de dispositivo rotativo que permita acompanhar o movimento da embarcação;
- g) estarem posicionadas no máximo a 30 (trinta) graus de um plano horizontal.

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

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

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

29.3.2.13.1 Nos trabalhos noturnos as bóias salva-vidas deverão possuir dispositivo de iluminação automática aprovadas pela DPC.

29.3.3 Conveses.

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

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

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

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

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

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

29.3.3.7 Nas operações de abertura e fechamento de equipamentos acionados por força motrizes, os quartéis, tampas de escotilha e aberturas similares, devem possuir dispositivos de segurança que impeçam sua

movimentação acidental. Esses equipamentos só poderão ser abertos ou fechados por pessoa autorizada, após certificar-se de que não existe risco para os trabalhadores.

29.3.4 Porões.

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

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

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

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

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

29.3.4.4.2 Não é permitido o uso de escada do tipo quebra-peito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29.3.5.6 Os maquinários utilizados devem conter dispositivos que controlem a emissão de poluentes gasosos, fagulhas, chamas e a produção de ruídos.

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

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

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

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

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

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

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

29.3.5.12 Em se tratando de instalações portuárias de uso privativo, os laudos e planilhas das vistorias e testes devem ser encaminhados à administração destas instalações e/ou empregadores, que darão conhecimento aos trabalhadores envolvidos na operação e ao OGMO, quando utilizar trabalhadores avulsos.

29.3.5.13 Os equipamentos em operação devem estar posicionados de forma que não ultrapassem outras áreas de trabalho, não sendo permitido o trânsito ou permanência de pessoas no setor necessário à rotina operacional do equipamento.

29.3.5.14 No local onde se realizam serviços de manutenção, testes e montagens de aparelhos de içar, a área de risco deve ser isolada e devidamente sinalizada.

29.3.5.15 Os aparelhos de içar e os acessórios de estivagem, devem trazer, de modo preciso e de fácil visualização, a indicação de sua carga máxima admissível.

29.3.5.16 Todo aparelho de içar deve ter afixado no interior de sua cabine tabela de carga que possibilite ao operador o conhecimento da carga máxima em todas as suas condições de uso.

29.3.5.17 Todo equipamento de guindar deve emitir sinais sonoros e luminosos, durante seus deslocamentos.

29.3.5.18 Os guindastes sobre trilhos devem dispor de suportes de prevenção de tombamento.

29.3.5.19 Os equipamentos de guindar quando não utilizados devem ser desligados e fixados em posição que não ofereça riscos aos trabalhadores e à operação portuária.

29.3.5.20 Toda embarcação deve conservar a bordo os planos de enxárcia/equipamentos fixos, e todos os outros documentos necessários para possibilitar a enxárcia correta dos mastros de carga e de seus acessórios que devem ser apresentados quando solicitados pela inspeção do trabalho.

29.3.5.21 No caso de acidente envolvendo guindastes de bordo, paus de carga, cábreas de bordo e similares, em que ocorram danos nos equipamentos que impeçam sua operação, estes não poderão reiniciar os trabalhos até que os reparos e testes necessários sejam feitos em conformidade com os padrões ditados pela Sociedade Classificadora do navio.

29.3.5.22 Os acessórios de estivagem e demais equipamentos portuários devem ser mantidos em perfeito estado de funcionamento e serem vistoriados pela pessoa responsável, antes do início dos serviços.

29.3.5.23 Lingas descartáveis não devem ser reutilizadas, sendo inutilizadas imediatamente após o uso.

29.3.5.24 Os ganchos de içar devem dispor de travas de segurança em perfeito estado de conservação e funcionamento.

29.3.5.25 É obrigatória a observância das condições de utilização, dimensionamento e conservação de cabos de aço, anéis de carga, manilhas e sapatilhos para cabos de aço utilizados nos acessórios de estivagem, nas lingas e outros dispositivos de levantamento que formem parte integrante da carga, conforme o disposto nas normas técnicas NBR 6327/83 (Cabo de Aço para Usos Gerais) – Especificações, NBR 11900/91 (Extremidade de Laços de Cabo de Aço – Especificações), NBR 13541/95 (Movimentação de Carga – Laço de Cabo de Aço – Especificações), NBR 13542/95 (Movimentação de Carga – Anel de Carga), NBR 13543/95 (Movimentação de Carga – Laço de Cabo de Aço – Utilização e Inspeção), NBR 13544/95 (Movimentação de Carga – Sapatilho para Cabo de Aço) e NBR 13545/95 (Movimentação de Carga – Manilha) e alterações posteriores.

29.3.6 Lingamento e deslingamento de cargas

29.3.6.1 O operador de equipamento de guindar deve certificar-se, de que os freios segurarão o peso a ser transportado.

29.3.6.2 Todos os carregamentos devem lincar-se na vertical do engate do equipamento de guindar, observando-se em especial:

- a) o impedimento da queda ou deslizamento parcial ou total da carga;
- b) de que nas cargas de grande comprimento como tubos, perfis metálicos, tubulões, tábuas e outros, sejam usadas no mínimo 02 (duas) lingas/estropos ou através de uma balança com dois ramais;
- c) de que o ângulo formado pelos ramais das lingas/estropos não exceda a 120° (cento e vinte graus), salvo em casos especiais;
- d) de que as lingas/estropos, estrados, paletes, redes e outros acessórios tenham marcada sua capacidade de carga de forma bem visível.

29.3.6.3 Nos serviços de lingamento e deslingamento de cargas sobre veículos com diferença de nível, é obrigatório o uso de plataforma de trabalho segura do lado contrário ao fluxo de cargas. Nos locais em que não exista espaço disponível, será utilizada escada.

29.3.6.4 É proibido o transporte de materiais soltos sobre a carga lingada.

29.3.6.5 A movimentação aérea de cargas deve ser necessariamente orientada por sinaleiro devidamente habilitado.

29.3.6.5.1 O sinaleiro deve ser facilmente destacável das demais pessoas na área de operação pelo uso de coletes de cor diferenciada.

29.3.6.5.2 Nas operações noturnas o mesmo deve portar luvas de cor clara e colete, ambos com aplicações de material refletivo.

29.3.6.5.3 O sinaleiro deve localizar-se de modo que possa visualizar toda área de operação da carga e ser visto pelo operador do equipamento de guindar. Quando estas condições não puderem ser atendidas deverá ser utilizado um sistema de comunicação bilateral.

29.3.6.5.4 O sinaleiro deve receber treinamento adequado para aquisição de conhecimento do código de sinais de mão nas operações de guindar.

29.3.7 Operações com contêineres.

29.3.7.1 Na movimentação de carga e descarga de contêiner é obrigatório o uso de quadro posicionador dotado de travas de acoplamento acionadas mecanicamente, de maneira automática ou manual, com dispositivo visual indicador da situação de travamento e dispositivo de segurança que garantam o travamento dos quatro cantos.

29.3.7.2 No caso de contêineres fora de padrão, avariados ou em condições que impeçam os procedimentos do subitem 29.3.7.1, será permitida a movimentação por outros métodos seguros, sob a supervisão direta do responsável pela operação.

29.3.7.3 Nos casos em que a altura de empilhamento dos contêineres for superior a 2 (dois) de alto, ou 5 m (cinco metros), quando necessário e exclusivamente para o transporte de trabalhadores dos conveses para os contêineres e vice-versa, deve ser empregada gaiola especialmente construída para esta finalidade, com capacidade máxima de dois trabalhadores, dotada de guarda-corpos e de dispositivo para acoplamento do cinto de segurança. Esta operação deve ser realizada com o uso de um sistema de rádio que propicie comunicação bilateral adequada.

29.3.7.4 O trabalhador que estiver sobre o contêiner deve estar em comunicação visual e utilizar-se de meios de rádio comunicação com sinaleiro e o operador de guindaste, os quais deverão obedecer unicamente às instruções formuladas pelo trabalhador.

29.3.7.4.1 Não é permitida a permanência de trabalhador sobre contêiner quando este estiver sendo movimentado.

29.3.7.5 A abertura de contêineres contendo cargas perigosas deve ser efetuada por trabalhador usando EPI adequado ao risco.

29.3.7.5.1 Quando houver em um mesmo contêiner cargas perigosas e produtos inócuos, prevalecem as recomendações de utilização de EPI adequado à carga perigosa.

29.3.7.6 Todos os contêineres que cheguem a um porto organizado, instalações portuárias de uso privativo, ou retroportuários para serem movimentados, devem estar devidamente certificados, de acordo com a Convenção de Segurança para Contêineres - CSC da Organização Marítima Internacional - OMI.

29.3.7.7 Todo contêiner que requeira uma inspeção detalhada, deve ser retirado de sua pilha e conduzido a uma zona reservada especialmente para esse fim, que disponha de meios de acesso seguros, tais como plataformas ou escadas fixas.

29.3.7.8 Os trabalhadores devem utilizar-se de hastes guia ou de cabos, com a finalidade de posicionar o contêiner quando o mesmo for descarregado sobre veículo.

29.3.7.9 Cada porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de um regulamento próprio, estabelecendo ações coordenadas a serem adotadas na ocorrência de condições ambientais adversas.

29.3.7.10 Nas operações com contêineres devem ser adotadas as seguintes medidas de segurança:

- a) movimentá-los somente após o trabalhador haver descido do mesmo;
- b) instruir o trabalhador quanto às posturas ergonômicas e seguras nas operações de estivagem, desestivagem, fixação e movimentação de contêiner;
- c) obedecer à sinalização e rotulagem dos contêineres quanto aos riscos inerentes a sua movimentação
- d) instruir o trabalhador sobre o significado das sinalizações e das rotulagens de risco de contêineres, bem como dos cuidados e medidas de prevenção a serem observados;

29.3.8 Operações com graneis secos.

29.3.8.1 Durante as operações devem ser adotados procedimentos que impeçam a formação de barreiras que possam por em risco a segurança dos trabalhadores.

29.3.8.2 Quando houver risco de queda ou deslizamento volumoso durante a carga ou descarga de graneis secos, nenhum trabalhador deve permanecer no interior do porão e outros recintos similares.

29.3.8.3 Nas operações com pá mecânica no interior do porão, ou armazém, na presença de aerodispersóides, o operador deve estar protegido por cabine resistente, fechada, dotada de ar condicionado, provido de filtro contra pó em seu sistema de captação de ar.

29.3.8.4 Nas operações com uso de caçambas, “grabs” e de pás carregadeiras, a produção de pó, derrames e outros incidentes, deve ser evitada com as seguintes medidas:

- a) umidificação da carga, caso sua natureza o permita;
- b) realizar manutenção periódica das caçambas e pás carregadeiras;
- c) carregamento adequado das pás carregadeiras, evitando a queda do material por excesso;
- d) abertura das caçambas ou basculamento de pás carregadeiras, na menor altura possível, quando da descarga;
- e) estabilização de caçambas e pás carregadeiras, em sua posição de descarga, até que estejam totalmente vazias;
- f) utilização de adaptadores apropriados ao veículo terrestre, com bocas de descarga e vedações em material flexível, lonas, mantas de plásticos e outros, sempre que a descarga se realize diretamente de navio para caminhão, vagão ou solo;
- g) utilização de proteção na carga e descarga de granéis, que garanta o escoamento do material que caia no percurso entre porão e costado do navio, para um só local no cais.

29.3.8.5 Veículos e vagões transportando granéis sólidos devem estar cobertos, para trânsito e estacionamento em área portuária.

29.3.9 Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais.

29.3.9.1 Cada porto organizado e instalação portuária de uso privativo, deve dispor de um regulamento próprio que discipline a rota de tráfego de veículos, equipamentos, ciclistas e pedestres, bem como a movimentação de cargas no cais, plataformas, pátios, estacionamentos, armazéns e demais espaços operacionais.

29.3.9.2 Os veículos automotores utilizados nas operações portuárias que trafeguem ou estacionem na área do porto organizado e instalações portuárias de uso privativo devem possuir sinalização sonora e luminosa adequada para as manobras de marcha-a-ré

29.3.9.3 As cargas transportadas por caminhões ou carretas devem estar peadas ou fixas de modo a evitar sua queda acidental.

29.3.9.3.1 Nos veículos cujas carrocerias tenham assoalho, este deve estar em perfeita condição de uso e conservação.

29.3.9.4 As pilhas de cargas ou materiais devem distar, pelo menos, de 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) das bordas do cais.

29.3.9.5 Embalagens com produtos perigosos não devem ser movimentadas com equipamentos inadequados que possam danificá-las.

29.3.10 Segurança nos trabalhos de limpeza e manutenção nos portos e embarcações.

29.3.10.1 Na limpeza de tanques de carga, óleo ou lastro de embarcações que contenham ou tenham contido produtos tóxicos, corrosivos e/ou inflamáveis, é obrigatório:

- a) a vistoria antecipada do local por pessoa responsável, com atenção especial no monitoramento dos percentuais de oxigênio e de explosividade da mistura no ambiente;
- b) o uso de exaustores, cujos dutos devem prolongar-se até o convés, para a eliminação de resíduos tóxicos;
- c) o trabalho ser realizado em dupla, portando o observador um cabo de arrasto conectado ao executante;
- d) o uso de aparelhos de iluminação e acessórios cujas especificações sejam adequadas à área classificada;
- e) não fumar ou portar objetos que produzam chamas, centelhas ou faíscas ;
- f) o uso de equipamentos de ar mandado ou autônomo em ambientes com ar rarefeito ou impregnados por substâncias tóxicas;

g) depositar em recipientes adequados as estopas e trapos usados, com óleos, graxa, solventes ou similares para serem retirados de bordo logo após o término do trabalho;

29.3.10.1.1 As determinações do item anterior aplicam-se também, nos locais confinados ou de produtos tóxicos ou inflamáveis.

29.3.10.2 São vedados os trabalhos simultâneos de reparo e manutenção com os de carga e descarga, que prejudiquem a saúde e a integridade física dos trabalhadores.

29.3.10.3 Nas pinturas, raspagens, apicoamento de ferragens e demais reparos em embarcações, é recomendada onde couber a proteção dos trabalhadores através de:

- a) andaimes com guarda-corpos ou, preferencialmente, com cadeiras suspensas;
- b) uso de cinturão de segurança do tipo pára-quedista, fixado em cabo paralelo à estrutura do navio;
- c) uso dos demais EPI necessários;
- d) uso de colete salva-vidas Classe IV, aprovados pela DPC;
- e) interdição quando necessário, da área abaixo desses serviços.

29.3.11 Recondicionamento de embalagens

29.3.11.1 Os trabalhos de recondicionamento de embalagens, nos quais haja risco de danos à saúde e a integridade física dos trabalhadores, deve ser efetuada em local fora da área de movimentação de carga. Quando isto não for possível, a operação no local será interrompida até a conclusão do reparo.

29.3.11.2 No recondicionamento de embalagens com cargas perigosas, a área deve ser vistoriada, previamente, por pessoa responsável, que definirá as medidas de proteção coletiva e individual necessárias.

29.3.12 Segurança nos serviços do vigia de portaló.

29.3.12.1 No caso do portaló não possuir proteção para o vigia se abrigar das intempéries, aplicam-se as disposições da NR-21 (Trabalho a Céu Aberto) - itens 21.1 e 21.2.

29.3.12.2 Havendo movimentação de carga sobre o portaló ou outros postos onde deva permanecer um vigia portuário, este se posicionará fora dele, em local seguro.

29.3.12.3 Deve ser fornecido ao vigia assento com encosto, com forma levemente adaptada ao corpo para a proteção da região lombar.

29.3.13 Sinalização de segurança dos locais de trabalho portuários.

29.3.13.1 Os riscos nos locais de trabalho, tais como: faixa primária, embarcações, abertura de acesso aos porões, conveses, escadas, olhais, estações de força e depósitos de cargas devem ser sinalizados conforme NR-26 (Sinalização de Segurança).

29.3.13.2 Quando a natureza do obstáculo exigir, a sinalização incluirá iluminação adequada.

29.3.13.3 As vias de trânsito de veículos ou pessoas nos recintos e áreas portuárias, com especial atenção na faixa primária do porto, em plataformas, rampas, armazéns e pátios devem ser sinalizadas, aplicando-se o Código Nacional de Trânsito do Ministério da Justiça e NR-26 (Sinalização de Segurança) no que couber.

29.3.14 Iluminação dos locais de trabalho.

29.3.14.1 Os porões, passagens de trabalhadores e demais locais de operação, devem ter níveis adequados de iluminação, obedecendo ao que estabelece a NR-17 (Ergonomia). Não sendo permitido níveis inferiores a 50 lux.

29.3.14.2 Os locais iluminados artificialmente devem ser dotados de pontos de iluminação de forma que não provoquem ofuscamento, reflexos incômodos, sombras e contrastes excessivos aos trabalhadores, em qualquer atividade.

29.3.15 Transporte de trabalhadores por via aquática.

29.3.15.1 As embarcações que fizerem o transporte de trabalhadores, devem observar as normas de segurança estabelecidas pela Autoridade Marítima.

29.3.15.2 Os locais de atracação sejam fixos ou flutuantes, para embarque e desembarque de trabalhadores, devem possuir dispositivos que garantam o transbordo seguro.

29.3.16 Locais frigorificados.

29.3.16.1 Nos locais frigorificados é proibido o uso de máquinas e equipamentos movidos a combustão interna.

29.3.16.2 A jornada de trabalho em locais frigorificados deve obedecer a seguinte tabela:

Tabela 1

Faixa de Temperatura de Bulbo Seco (°C)	Máxima Exposição Permissível para Pessoas Adequadamente Vestidas para Exposição ao frio
+15 a -17,9* +12,0 a -17,9** +10,0 a -17,9***	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 6 horas e 40 minutos, sendo quatro períodos de 1 hora e 40 minutos alternados com 20 minutos de repouso e recuperação térmica fora do ambiente de trabalho.
-18,0 a -33,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 4 horas alternando-se 1 hora de trabalho com 1 hora para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-34,0 a -56,9	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 1 hora, sendo dois períodos de 30 minutos com separação mínima de 4 horas para recuperação térmica fora do ambiente frio.
-57,0 a -73,0	Tempo total de trabalho no ambiente frio de 5 minutos sendo o restante da jornada cumprida obrigatoriamente fora de ambiente frio.
Abaixo de -73,0	Não é permitida a exposição ao ambiente frio, seja qual for a vestimenta utilizada

(*) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

(**) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática sub-quente, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

(***) faixa de temperatura válida para trabalhos em zona climática mesotérmica, de acordo com o mapa oficial do IBGE.

29.4 CONDIÇÕES SANITÁRIAS E DE CONFORTO NOS LOCAIS DE TRABALHO.

29.4.1 As instalações sanitárias, vestiários, refeitórios, locais de repouso e aguardo de serviços devem ser mantidos pela administração do porto organizado, pelo titular da instalação portuária de uso privativo e retroportuária, conforme ocaso, e observar o disposto na NR-24 (Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho).

29.4.2 As instalações sanitárias devem estar situadas à distância máxima de 200 m (duzentos metros) dos locais das operações portuárias.

29.4.3 As embarcações devem oferecer aos trabalhadores em operação a bordo, instalações sanitárias, com gabinete sanitário e lavatório, em boas condições de higiene e funcionamento. Quando não for possível este atendimento, o operador portuário deverá dispor, a bordo, de instalações sanitárias móveis, similares às descritas (WC - Químico).

29.4.4 O transporte de trabalhadores ao longo do porto deve ser feito através de meios seguros.

29.5 PRIMEIROS SOCORROS E OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

29.5.1 Todo porto organizado, instalação portuária de uso privativo e retroportuária deve dispor de serviço de atendimento de urgência próprio ou terceirizado mantido pelo OGMO ou empregadores, possuindo equipamentos e pessoal habilitado a prestar os primeiros socorros e prover a rápida e adequada remoção de acidentado.

29.5.2 Para o resgate de acidentado em embarcações atracadas devem ser mantidas, próximas a estes locais de trabalho, gaiolas e macas.

29.5.3 Nos trabalhos executados em embarcações ao largo deve ser garantida comunicação eficiente e meios para, em caso de acidente, prover a rápida remoção do acidentado, devendo os primeiros socorros ser prestados por trabalhador treinado para este fim.

29.5.4 No caso de acidente a bordo em que haja morte, perda de membro, função orgânica ou prejuízo de grande monta, o responsável pela embarcação deve comunicar, imediatamente, à Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências e ao órgão regional do MTE.

29.5.4.1 O local do acidente deve ser isolado, estando a embarcação impedida de suspender (zarpar) até que seja realizada a investigação do acidente por especialistas desses órgãos e posterior liberação do despacho da embarcação pela Capitania dos Portos, suas Delegacias ou Agências.

29.5.4.2 Estando em condições de navegabilidade e não trazendo prejuízos aos trabalhos de investigação do acidente e a critério da Capitania dos Portos, suas Delegacias e Agências, o navio poderá ser autorizado a deslocar-se do berço de atracação para outro local, onde será concluída a análise do acidente.

29.6 OPERAÇÕES COM CARGAS PERIGOSAS

29.6.1 Cargas perigosas são quaisquer cargas que, por serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infecciosas, radioativas, corrosivas ou poluentes, possam representar riscos aos trabalhadores e ao ambiente.

29.6.1.1 O termo cargas perigosas inclui quaisquer receptáculos, tais como tanques portáteis, embalagens, contentores intermediários para graneis (IBC) e contêineres tanques que tenham anteriormente contido cargas perigosas e estejam sem a devida limpeza e descontaminação que anulem os seus efeitos prejudiciais.

29.6.1.2 As cargas perigosas embaladas ou a granel, serão abrangidas conforme o caso, por uma das convenções ou códigos internacionais publicados da OMI, constantes do Anexo IV.

29.6.2 As cargas perigosas se classificam de acordo com tabela de classificação contida no Anexo V desta NR.

29.6.2.1 Deve ser instalado um quadro obrigatório contendo a identificação das classes e tipos de produtos perigosos, em locais estratégicos, de acordo com os símbolos padronizados pela OMI, conforme Anexo VI.

29.6.3 Obrigações e competências.

29.6.3.1 Do armador ou seu preposto

29.6.3.1.1 O armador ou seu preposto, responsável pela embarcação que conduzir cargas perigosas embaladas destinadas ao porto organizado e instalação portuária de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado, ainda que em trânsito, deverá enviar à administração do porto, ao OGMO e ao operador portuário, pelo menos 24 (vinte quatro) horas antes da chegada da embarcação, a documentação, em português, contendo:

a) declaração de mercadorias perigosas conforme o Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas – código IMDG, com as seguintes informações, conforme modelo do Anexo VII:

I. nome técnico das substâncias perigosas, classe e divisão de risco;

II. número ONU - número de identificação das substâncias perigosas estabelecidas pelo Comitê das Nações Unidas e grupo de embalagem;

III. ponto de fulgor, e quando aplicável, a temperatura de controle e de emergência dos líquidos inflamáveis;

IV. quantidade e tipo de embalagem da carga;

V. identificação de carga como poluentes marinhos;

b) ficha de emergência da carga perigosa contendo, no mínimo, as informações constantes do modelo do Anexo VIII;

c) indicação das cargas perigosas - qualitativa e quantitativamente - segundo o código IMDG, informando as que serão descarregadas no porto e as que permanecerão a bordo, com sua respectiva localização.

29.6.3.2 Do exportador e seu preposto.

29.6.3.2.1 Na movimentação de carga perigosa embalada para exportação, o exportador ou seu preposto é responsável por garantir que a documentação de que tratam as alíneas “a” e “b” do subitem 29.6.3.1.1 esteja disponível para a administração do porto, OGMO e ao operador portuário, com antecedência mínima de 48 h (quarenta e oito horas), da entrega da carga no porto para armazenagem ou para embarque direto em navio.

29.6.3.3 Do responsável pela embarcação com cargas perigosas.

29.6.3.3.1 Durante todo o tempo de atracação de uma embarcação com carga perigosa no porto, o seu comandante deve adotar os procedimentos contidos no seu plano de controle de emergências o qual, entre outros, deve assegurar:

a) manobras de emergência, reboque ou propulsão;

b) manuseio seguro de carga e lastro;

c) controle de avarias.

29.6.3.3.2 O comandante deve informar imediatamente à administração do porto e ao operador portuário, qualquer incidente ocorrido com as cargas perigosas que transporta, quer na viagem, quer durante sua permanência no porto.

29.6.3.4 Cabe à administração do porto:

a) divulgar à guarda portuária toda a relação de cargas perigosas recebida do armador ou seu preposto;

b) manter em seu arquivo literatura técnica referente às cargas perigosas, devidamente atualizadas;

c) criar e coordenar o Plano de Controle de Emergência (PCE);

d) participar do Plano de Ajuda Mútua (PAM);

29.6.3.5 Cabe ao OGMO, titular de instalação portuárias de uso privativo ou empregador:

a) enviar aos sindicatos dos trabalhadores envolvidos com a operação, cópia da documentação de que trata os subitens 29.6.3.1.1 e 29.6.3.2.1 desta NR com antecedência mínima de 24 h (vinte e quatro horas) do início da operação;

b) instruir o trabalhador portuário, envolvido nas operações com cargas perigosas, quanto aos riscos existentes e cuidados a serem observados durante o manejo, movimentação, estiva e armazenagem nas zonas portuárias;

c) participar da elaboração e execução do PCE;

d) responsabilizar-se pela adequada proteção de todo o pessoal envolvido diretamente com a operação;

e) supervisionar o uso dos equipamentos de proteção específicos para a carga perigosa manuseada;

29.6.3.6 Cabe ao trabalhador:

a) habilitar-se por meio de cursos específicos, oferecidos pelo OGMO, titular de instalação portuária de uso privativo

ou empregador, para operações com carga perigosa;

b) comunicar ao responsável pela operação as irregularidades observadas com as cargas perigosas;

c) participar da elaboração e execução do PCE e PAM;

d) zelar pela integridade dos equipamentos fornecidos e instalações;

e) fazer uso adequado dos EPI e EPC fornecidos.

29.6.4 Nas operações com cargas perigosas devem ser obedecidas as seguintes medidas gerais de segurança:

- a) somente devem ser manipuladas, armazenadas e estivadas as substâncias perigosas que estiverem embaladas, sinalizadas e rotuladas de acordo com o código marítimo internacional de cargas perigosas (IMDG);
- b) as cargas relacionadas abaixo devem permanecer o tempo mínimo necessário próximas às áreas de operação de carga e descarga:

I. explosivos em geral;

II. gases inflamáveis (classe 2.1) e venenosos (classe 2.3);

III. radioativos;

IV. chumbo tetraetila;

V. poliestireno expansível;

VI. perclorato de amônia, e

VII. mercadorias perigosas acondicionadas em containeres refrigerados;

c) as cargas perigosas devem ser submetidas a cuidados especiais, sendo observadas, dentre outras, as providências para adoção das medidas constantes das fichas de emergências a que se refere o subitem 29.6.3.1.1 alínea “b” desta NR, inclusive aquelas cujas embalagens estejam avariadas ou que estejam armazenadas próximas a cargas nessas condições;

d) é vedado lançar na águas, direta ou indiretamente, poluentes resultantes dos serviços de limpeza e trato de vazamento de carga perigosa.

29.6.4.1 Nas operações com explosivos - Classe 1:

a) limitar a permanência de explosivos nos portos ao tempo mínimo necessário;

b) evitar a exposição dos explosivos aos raios solares;

c) manipular em separado as distintas divisões de explosivos, salvo nos casos de comprovada compatibilidade;

d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões no local de operação, incluindo proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição ou de calor;

e) impedir o abastecimento de combustíveis na embarcação, durante essas operações;

f) proibir a operação com explosivos sob condições atmosféricas adversas à carga;

g) utilizar somente aparelhos e equipamentos cujas especificações sejam adequadas ao risco;

h) estabelecer zona de silêncio na área de manipulação - proibição do uso de transmissor de rádio, telefone celular e radar - exceto por permissão de pessoa responsável;

i) proibir a realização de trabalhos de reparos nas embarcações atracadas, carregadas com explosivos ou em outras, a menos de 40 m (quarenta metros) dessa embarcação;

j) determinar que os explosivos sejam as últimas cargas a embarcar e as primeiras a desembarcar.

29.6.4.2 Operações com gases e líquidos inflamáveis - Classes 2 e 3:

a) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar, o controle de qualquer fonte de ignição e de calor, os aterramentos elétricos necessários, bem como a utilização dos equipamentos elétricos adequados à área classificada;

b) depositar os recipientes de gases em lugares arejados e protegidos dos raios solares;

c) utilizar os capacetes protetores das válvulas dos cilindros durante, a movimentação afim de protegê-las contra impacto ou tensão;

d) prevenir impactos e quedas dos recipientes nas plataformas do cais, nos armazéns e porões;

e) segregar, em todas as etapas das operações, os gases, líquidos inflamáveis e tóxicos dos produtos alimentícios e das demais classes incompatíveis;

f) observar as seguintes recomendações, nas operações com gases e líquidos inflamáveis, sem prejuízo do disposto na NR-16 (Atividades e Operações Perigosas) e NR-20 (Líquidos Combustíveis e Inflamáveis):

I. isolar a área a partir do ponto de descarga durante as operações;

II. manter a fiação e terminais elétricos com isolamento perfeito e com os respectivos tampões, inclusive os instalados nos guindastes;

III. manter os guindastes totalmente travados, tanto no solo como nas superestruturas;

IV. realizar inspeções visuais e testes periódicos nos mangotes, mantendo-as em boas condições de uso operacional;

V. fiscalizar permanentemente a operação, paralisando-a sob qualquer condição de anormalidade operacional;

VI. alojar, nos abrigos de material de combate a incêndio, os equipamentos necessários ao controle de emergências;

VII. instalar na área delimitada, durante a operação e em locais de fácil visualização, placas em fundo branco, com os seguintes dizeres pintados em vermelho reflexivo: NÃO FUME - NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS;

VIII. instalar na área delimitada da faixa do cais, onde se encontram as tomadas e válvulas de gases e líquidos inflamáveis, placa com fundo branco, pintadas em vermelho reflexivo e em local de fácil visualização, com os dizeres: NÃO FUME - NO SMOKING; NÃO USE LÂMPADAS DESPROTEGIDAS - NO OPEN LIGHTS.

g) manter os caminhões tanques usados nas operações com inflamáveis líquidos a granel em conformidade com a

legislação sobre transporte de produtos perigosos.

29.6.4.3 Operações com sólidos e outras substâncias inflamáveis - Classe 4:

- a) adotar medidas preventivas para controle não somente do risco principal, como também dos riscos secundários, como toxidez e corrosividade, encontrados em algumas substâncias desta classe;
- b) adotar as práticas de segurança, relativas às cargas sólidas a granel, que constam do suplemento ao código IMDG;
- c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- d) adotar medidas que impeçam o contato da água com substâncias das subclasses 4.2 - substâncias sujeitas a combustão espontânea e 4.3 - substâncias perigosas em contato com a água;
- e) adotar medidas que evitem a fricção e impactos com a carga;
- f) ventilar o local de operação que contém ou conteve substâncias da Classe 4, antes dos trabalhadores terem acesso ao mesmo. No caso de concentração de gases, os trabalhadores que adentrem neste espaço devem portar aparelhos de respiração autônoma, cintos de segurança com dispositivos de engate, travamento e cabo de arrasto;
- g) monitorar, antes e durante a operação de descarga de carvão ou pré-reduzidos de ferro, a temperatura do porão e a presença de hidrogênio ou outros gases no mesmo, para as providências devidas.

29.6.4.4 Operações com substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos - Classe 5:

- a) adotar medidas de segurança contra os riscos específicos desta classe e os secundários, como corrosão e toxidez, que ela possa apresentar;
- b) adotar medidas que impossibilitem o contato das substâncias dessa classe com os materiais ácidos, óxidos metálicos e aminas;
- c) monitorar e controlar a temperatura externa, até seu limite máximo, dos tanques que contenham peróxidos orgânicos;
- d) adotar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor.

29.6.4.5 Nas operações com substâncias tóxicas e infectantes - Classe 6:

- a) segregar substâncias desta classe dos produtos alimentícios;
- b) manipular cuidadosamente as cargas, especialmente aquelas simultaneamente tóxicas e inflamáveis;
- c) restringir o acesso à área operacional e circunvizinha, somente ao pessoal envolvido nas operações;
- d) dispor de conjuntos adequados de EPC e EPI, para o caso de avarias ou na movimentação de graneis da Classe 6 ;
- e) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos;
- f) proibir a participação de trabalhadores, na manipulação destas cargas, principalmente da Classe 6.2 (Substâncias Infectantes) quando portadores de erupções, úlceras ou cortes na pele;
- g) proibir comer, beber ou fumar na área operacional e nas proximidades;

29.6.4.6 Nas operações com materiais radioativos - Classe 7:

- a) exigir que as embarcações de bandeira estrangeira que transportem materiais radioativos apresentem, para a admissão no porto, a documentação fixada no "Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos", da Agência Internacional de Energia Atômica. No caso de embarcações de bandeira brasileira, deverá ser atendida a "Norma de Transporte de Materiais Radioativos" - Resolução da Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN 13/80 e Norma CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores;
- b) obedecer as normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;
- c) a autorização para a atracação de embarcação com carga da Classe 7 - materiais radioativos, deve ser precedida de adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR conforme a Norma 3.03 da CNEN e alterações posteriores;
- d) monitorar e controlar a exposição de trabalhadores às radiações conforme critérios estabelecidos pela NE-3.01 e NE-5.01 - Diretrizes Básicas de Radioproteção da CNEN e alterações posteriores;
- e) adotar medidas de segregação e isolamento com relação a pessoas e outras cargas, estabelecendo uma zona de segurança para o trabalho, por meio de placas de segurança, sinalização, cordas e dispositivos luminosos, definidos pelo SPR, conforme o caso.

29.6.4.7 Nas operações com substâncias corrosivas - Classe 8:

- a) adotar medidas de segurança que impeçam o contato de substâncias dessa classe com a água ou com temperatura elevada;
- b) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- c) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter eventuais derramamentos.

29.6.4.8 Nas operações com substâncias perigosas diversas - Classe 9:

- a) adotar medidas preventivas dos riscos dessas substâncias, que podem ser inflamáveis, irritantes e, afora outros riscos, passíveis de uma decomposição ou alteração durante o transporte;
- b) rotular as embalagens com o nome técnico dessas substâncias, marcados de forma indelével;
- c) utilizar medidas de proteção contra incêndio e explosões, incluindo especialmente a proibição de fumar e o controle de qualquer fonte de ignição e de calor;
- d) dispor, no local das operações, de sacos com areia limpa e seca ou similar, para absorver e conter derramamentos;
- e) adotar medidas de controle de aerodispersóides.

29.6.5 Armazenamento de cargas perigosas.

29.6.5.1 A administração portuária, em conjunto com o SESSTP, deve fixar em cada porto, a quantidade máxima total por classe e subclasse de substâncias a serem armazenadas na zona portuária, obedecendo-se as recomendações contidas na tabela de segregação, Anexo IX.

29.6.5.2 Os depósitos de cargas perigosas devem ser compatíveis com as características dos produtos a serem armazenados.

29.6.5.3 Não serão armazenadas cargas perigosas em embalagens inadequadas ou avariadas.

29.6.5.4 Deve ser realizada vigilância permanente e inspeção diária da carga armazenada, adotando-se, nos casos de avarias, os procedimentos previstos na respectiva ficha de emergência referida no subitem 29.6.3.1 alínea "b" desta norma.

29.6.5.6 Armazenamento de explosivos

29.6.5.6.1 Não é permitido o armazenamento de explosivos na área portuária, e a sua movimentação será efetuada conforme o disposto na NR-19 (Explosivos).

29.6.5.7 Armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis.

29.6.5.7.1 No armazenamento de gases e de líquidos inflamáveis será observada a NR-20 (Combustíveis Líquidos e Inflamáveis), a NBR 7505 (Armazenamento de Petróleo e seus Derivados Líquidos) e as seguintes prescrições gerais:

- a) os gases inflamáveis ou tóxicos devem ser depositados em lugares adequadamente ventilados e protegidos contra as intempéries, incidência dos raios solares e água do mar, longe de habitações e de qualquer fonte de ignição e calor que não esteja sob controle;
- b) no caso de suspeita de vazamento de gases, devem ser adotadas as medidas de segurança constantes do PCE, a que se refere o item 29.6.6 desta NR;
- c) os gases inflamáveis serão armazenados, adequadamente segregados de outras cargas perigosas, conforme tabela de segregação (Anexo IX) e completamente isolados de alimentos;
- d) os armazéns e os tanques de inflamáveis a granel devem ser providos de instalações e equipamentos de combate a incêndio.

29.6.5.8 Armazenamento de inflamáveis sólidos

29.6.5.8.1 No armazenamento de inflamáveis sólidos devem ser utilizados depósitos especiais e observadas as seguintes prescrições gerais:

- a) os recipientes devem ser armazenados em compartimentos bem ventilados ou ao ar livre, protegidos de intempéries, água do mar, bem como de fontes de calor e de ignição que não estejam sob controle;
- b) os sólidos inflamáveis da subclasse 4.1 podem ser armazenados em lugares abertos ou fechados;
- c) os das subclasses 4.2 e 4.3 devem ser depositados em lugares ventilados, rigorosamente protegidos do contato com a água e a umidade;
- d) no caso de substâncias tóxicas, isolar rigorosamente dos gêneros alimentícios;
- e) as substâncias desta classe devem ser armazenadas de conformidade com a tabela de segregação no Anexo IX.

29.6.5.9 Armazenamento de oxidantes e peróxidos.

29.6.5.9.1 O armazenamento de produtos da Classe 5 será feito em depósitos específicos.

29.6.5.9.2 Antes de armazenar estes produtos, verificar se o local está limpo, sem a presença de material combustível ou inflamável.

29.6.5.9.3 Obedecer à segregação das cargas desta Classe 5, com outras incompatíveis, de conformidade com a tabela de segregação (Anexo IX).

29.6.5.9.4 Durante o armazenamento, os peróxidos orgânicos devem ser mantidos refrigerados e longe de qualquer fonte artificial de calor ou ignição.

29.6.5.10 Armazenamento de substâncias tóxicas e infectantes.

29.6.5.10.1 Substâncias tóxicas devem ser armazenadas em depósitos especiais, espaços bem ventilados e em recipientes que poderão ficar ao ar livre, desde que protegidos do sol, de intempéries ou da água do mar.

29.6.5.10.2 Quando as substâncias tóxicas forem armazenadas em recintos fechados, estes locais devem dispor de ventilação forçada. O armazenamento dessas substâncias deve ser feito mantendo sob controle o risco das fontes de calor, incluindo faíscas, chamas ou canalização de vapor.

29.6.5.10.3 Para evitar contaminação, as substâncias desta classe devem ser armazenadas em ambientes distintos dos de gêneros alimentícios.

29.6.5.10.4 No armazenamento será observada a tabela de segregação, constante do anexo IX.

29.6.5.10.5 As substâncias da subclasse 6.2 só poderão ser armazenadas em caráter excepcional e mediante autorização da vigilância sanitária.

29.6.5.11 Armazenamento de substâncias radioativas.

29.6.5.11.1 O armazenamento de substâncias radioativas será feito em depósitos especiais, de acordo com as recomendações da CNEN;

29.6.5.11.2 No armazenamento destas cargas, será obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

29.6.5.12 Armazenamento de substâncias corrosivas.

29.6.5.12.1 As substâncias corrosivas devem ser armazenadas em locais abertos ou em recintos fechados bem ventilados.

29.6.5.12.2 Quando a céu aberto, as embalagens devem ficar protegidas de intempéries ou de água, mantendo sob controle os riscos das fontes de calor, chamas, faíscas ou canalizações de vapor.

29.6.5.12.3 No armazenamento destas cargas, deve ser obedecida a tabela de segregação do anexo IX.

29.6.5.13 Armazenamento de substâncias perigosas diversas.

29.6.5.13.1 As substâncias desta classe, armazenadas em lugares abertos ou fechados, devem receber os cuidados preventivos aos seus riscos principal e secundários.

29.6.5.13.2 No armazenamento destas cargas, aplica-se a tabela de segregação, conforme anexo IX, ficando segregadas de alimentos.

29.6.6 Plano de Controle de Emergência – PCE e Plano de Ajuda Mútua – PAM.

29.6.6.1 Devem ser adotados procedimentos de emergência, primeiros socorros e atendimento médico. Constando para cada classe de risco a respectiva ficha, nos locais de operação dos produtos perigosos.

29.6.6.2 Os trabalhadores devem ter treinamento específico em relação às operações com produtos perigosos.

29.6.6.3 O plano de atendimento às situações de emergência deve ser abrangente, permitindo o controle dos sinistros potenciais, como explosão, contaminação ambiental por produto tóxico, corrosivo, radioativo e outros agentes agressivos, incêndio, abaloamento e colisão de embarcação com o cais.

29.6.6.4 Os PCE e PAM devem prever ações em terra e a bordo, e deverá ser exibido aos agentes da inspeção do trabalho, quando solicitado.

ANEXO I – MODELO MAPA I

Acidente com vítima: _____						Data do Mapa: _____/_____/____			
Responsável: _____						Assinatura: _____			
Local	Nº Absoluto (Abs)	Nº Abs. c/ afast. ☉ 15 dias	Nº Abs. c/ afast. ☼ 15 dias	Nº Abs s/ afast	Índice relativo total de trabalhadores	Dias/Homem perdidos	Taxa Freqüência	Óbitos	Índice avaliação da gravidade
Total do setor									

ANEXO I - MODELO MAPA II

Doenças Ocupacionais: _____						Data do Mapa: _____/_____/____	
Responsável: _____						Assinatura: _____	
Tipo de Doença	Nº Absoluto de casos	Setores de atividades dos portadores	Nº relativo de casos	Nº de Óbitos	Nº de trabalhadores transferidos p/ outra atividade	Nº de Trabalhadores definitivamente incapacitados	

(*) codificar no verso. Por exemplo 1- Serviço de estiva, 2- Conserto de Carga, 3 - Capatazia.

ANEXO I – MODELO MAPA III

Insalubridade: _____			Data: _____
Responsável: _____			Assinatura: _____
Setor/Atividade	Agentes Identificados	Intensidade ou Concentração	Nº de Trabalhadores Expostos

ANEXO I – MODELO DE MAPA IV

Acidentes sem vítima: _____	Data do Mapa: _____
_____/_____/_____	
Responsável: _____	Assinatura: _____

Total do Estabelecimento	

ANEXO II - FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO Ficha de Identificação	NR – 29 Anexo
--	------------------

Identificação

01. Razão Social _____
02. Endereço _____
Bairro: _____ Município _____ UF: _____
CEP: _____ Telefone: () _____ Fax: _____ E-Mail: _____
03. Número do CGC: _____ 04. CNAE: _____ 05. Nº Registro: _____
Data do Início da Atividade: _____

Dados gerais	Quant	Informações gerais	Sim	Não
07. Nº de Reuniões Ordinárias no Trimestre		13. o responsável pelo setor do acidente compareceu a reunião extraordinária?		
08. Nº de representantes na CPATP		14. A CPATP tem recebido sugestões dos trabalhadores?		
09. Nº de Trabalhadores Capacitados em prevenção de acidentes		15. Existe SESSTP?		
10. Nº total de horas empregadas em capacitação		16. A CPATP foi orientada pelo SESSTP?		
11. Nº de investigações e inspeções realizadas pela CPATP		17. A CPATP recebeu orientação da DRT ou Fundacentro?		
12. Nº de reuniões extraordinárias no semestre		18. Todos os representantes da CPATP foram capacitados em Prevenção de Acidentes?		

Informações estatísticas

19. Nº médio de trabalhadores no semestre:

20. Nº de homens horas trabalhadas no semestre:

Ano Base: _____ Semestre _____

Número	Acidente Típico	Doença Profissional	Acidente de trajeto
Mortes	21.	22.	23.
Acidentes	24.	25.	26.
Dias Perdidos	27.	28.	29.
Dias Debitados	30.	31.	32.

Resumo das Recomendações

--

A presente declaração é a expressão da verdade

Local: _____ Data: ____/____/____

Nome: _____

Assinatura do Representante da

CPATP

Instruções de preenchimento do anexo II

1. Razão social ou denominação do empregador, do operador portuário ou OGMO.
2. Dados referentes a localização do estabelecimento (Porto, Instalação Portuária de uso privativo e retroportuária.
3. Número de inscrição no cadastro geral de contribuintes do Ministério da Fazenda - CGC da empresa, incluindo complemento e dígito de controle do estabelecimento.
4. CNAE - Código Nacional de Atividade Econômica
5. Número do registro da CPATP na DRT.
6. Mês e ano do início da atividade da empresa.

Dados Gerais

7. Número de reuniões ordinárias no semestre realizadas pela CPATP
8. Número de representantes na CPATP (empregadores + trabalhadores)
9. Número de trabalhadores capacitados em prevenção de acidentes do trabalho no semestre.
10. Número de horas utilizados para a capacitação dos trabalhadores indicados no item 9.
11. Número de investigações e inspeções realizadas pelos representantes da CPATP durante o semestre.
12. Número de reuniões realizadas no semestre, em caráter extraordinário, em face de ocorrência de morte ou de acidentes que tenham ocasionado graves prejuízos pessoais ou materiais.

Informações Gerais

De 13 a 18, assinalar com “X” a resposta conveniente.

Informações Estatísticas

19. Número médio de Trabalhadores no semestre: é a soma total dos trabalhadores Portuários (por mês) com contrato por tempo indeterminado mais os avulsos tomados no semestre divididos por seis.
20. Horas-Homem trabalhadas no semestre (HHT): é o número total de horas efetivamente trabalhadas no semestre, incluídas as horas extraordinárias.
21. Total de trabalhadores no semestre, vítimas por acidentes do trabalho, com perda de vida.
22. Total de trabalhadores no semestre vitimados por doenças profissionais com perdas de vida.
23. Total de trabalhadores, no semestre, vítimas de acidentes de trajeto com perda de vida.
24. Total de vítimas de acidentes do trabalho, no semestre, com lesão pessoal que cause incapacidade total, temporária ou permanente, para o trabalho.
25. Total de doentes no semestre, vitimados por doenças profissionais com incapacidade temporária total e incapacidade permanente parcial ou total.
26. Total de dias no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
27. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes do trabalho com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
28. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de doenças profissionais, com perda total e temporária da capacidade de trabalho.
29. Total de dias, no semestre, perdidos em decorrência de acidentes de trajeto com perda total ou temporária da capacidade de trabalho.
30. Total de dias, no semestre, debitado em decorrência de acidente do trabalho com morte ou perda permanente, parcial ou total, da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.
31. Total de dias, no semestre, debitados em decorrência por doenças profissionais com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.
32. Total de dias, no semestre, debitado em decorrência de acidentes de trajeto com morte ou perda permanente parcial ou total da capacidade de trabalho. Para atribuição de dias debitados será utilizada a tabela do Quadro 1A da NR-5.
33. A ser preenchido pela CPATP, com o resumo das recomendações enviadas ao do empregador, ao OGMO, ao tomador de serviço, conforme o caso, e ao SESSTP, referentes ao semestre, bem como o resumo das medidas adotadas.

ANEXO III**Currículo básico do curso para componentes da CPATP**

1. Organização do trabalho e riscos ambientais.
2. Mapeamento de risco.
 - a) Riscos físicos;
 - b) Riscos químicos;
 - c) Riscos biológicos;
 - d) Riscos ergonômicos;
 - e) Riscos de acidentes.
3. Introdução à segurança do trabalho.
 - a) Acidentes do trabalho.
 - Conceito legal; conceito prevencionista; outros casos considerados como acidentes do trabalho;
 - b) Causas dos acidentes do trabalho;
 - c) Equipamentos portuários sob os aspectos da segurança.
4. Inspeção de segurança.
 - Conceito de importância; objetivos; levantamento das condições ambientais e de trabalho; relatório.
- 5 - Investigação dos acidentes.
 - Procura das causas do acidente; fonte da lesão; fator pessoal de insegurança; natureza da lesão, localização da lesão, levantamento das condições ambientais e de trabalho.
- 6 - Análise dos acidentes.
 - Comunicação do acidente; cadastro de acidentados; levantamento das causas dos acidentes; medidas de segurança a serem adotadas; taxa de frequência; taxa de gravidade e estatística de acidentes.
- 7 - Campanhas de segurança.
 - SIPATP (Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho Portuário); CANPAT (Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho); campanhas internas.
- 8 - Equipamento de Proteção Individual/Coletivo - EPI/EPC
 - Exigência legal para empresa e empregados; EPI/EPC de uso permanente; EPI/EPC de uso temporário; relação dos EPI/EPC mais usados e as formas de sua utilização.
- 9 - Princípios básicos de prevenção de incêndios
 - Normas básicas; procedimentos em caso de incêndio; classe de incêndio e tipos de equipamentos para seu combate, tática e técnicas de combate a incêndios.
- 10 - Estudo da NR-29 e NR-5
 - Organização e funcionamento da CPATP, preenchimento do Anexo I da NR-29.
- 11 - Reuniões da CPATP
 - Organização e finalidade; forma de atuação dos representantes; reuniões ordinária e extraordinária; realização prática de uma reunião da CPATP.
- 12 - Primeiros socorros.
 - Material necessário para emergência; tipos de emergências; como prestar primeiros socorros.
- 13 - Análise de riscos e impactos ambientais.
- 14 - Noções básicas sobre produtos perigosos.

ANEXO IV

PRODUTOS	REGULAMENTOS
1. Óleos	Convenção MARPOL 73 / 78, Anexo I. Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo)
2. Gases	- Código Internacional para Construção e Equipamentos de Navios que transportam Gases Liquefeitos a Granel (IGC Code). - Código para Construção e Equipamentos de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Gas Carrier Code- GC Code). - Código para Navios Existentes que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Existing Ships Code).
3- Químicos perigosos com substâncias líquidas nocivas	- Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a Granel (Convenção MARPOL /73/78, Anexo II). - Código para Construção de Navios e Equipamentos que Transportam Produtos Químicos a Granel (BCH Code). - Código Internacional Para Construção de Navios e Equipamentos que transportam Produtos Químicos a Granel
4. Substâncias embaladas, materiais e artigos perigosos ou potencialmente perigosos, incluindo resíduos e prejudiciais ao meio ambiente.	- Código Marítimo Internacional para Transporte de Mercadorias Perigosas - (IMDG Code) da IMO
5. Materiais sólidos que possuam riscos químicos e materiais sólidos a granel, incluindo resíduos.	- Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a Granel - BC Code da IMO, Apêndice B

ANEXO V

MERCADORIAS PERIGOSAS**CLASSE 1 - EXPLOSIVOS**

DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
1.1	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.2	Substâncias ou produtos que apresentam um risco de projeção, mas não um risco de explosão de toda a massa
1.3	Substâncias e produtos que apresentam um risco de ignição e um risco de que se produzam pequenos efeitos de onda de choque ou projeção, ou de ambos os efeitos, mas que não apresentam um risco de explosão de toda a massa
1.4	Substâncias e produtos que não apresentam qualquer risco considerável
1.5	Substâncias e produtos muito insensíveis e produtos que apresentam um risco de explosão de toda a massa.
1.6	Produtos extremamente insensíveis que não apresentam risco de explosão de toda a massa.

CLASSE 2 - GASES COMPRIMIDOS, LIQUEFEITOS, DISSOLVIDOS SOB PRESSÃO

DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
2.1	Gases inflamáveis
2.2	Gases não inflamáveis, não venenosos.
2.3	Gases venenosos (tóxicos)

CLASSE 3 - LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS

	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor baixo: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é inferior a -18°C (0°F).
	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor médio: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a -18°C (0°F) e inferior a 23°C (73°F).
	Líquidos inflamáveis com ponto de fulgor alto: compreende os líquidos cujo ponto de fulgor é igual ou superior a 23°C (73°F) porém não superior a 61°C (141°F).

CLASSE 4 - SÓLIDOS INFLAMÁVEIS, SUBSTÂNCIAS SUJEITAS À COMBUSTÃO ESPONTÂNEA, SUBSTÂNCIAS QUE, EM CONTATO COM A ÁGUA, EMITEM GASES INFLAMÁVEIS

DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
4.1	Sólidos sujeitos à rápida combustão imediata e sólidos que podem causar ignição mediante fricção; auto-reativos (sólidos e líquidos) e substâncias relacionadas; explosivos neutralizados (reação exotérmica).
4.2	Substâncias sujeitas à combustão espontânea.
4.3	Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis.

CLASSE 5 – SUBSTÂNCIAS OXIDANTES, PERÓXIDOS ORGÂNICOS	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
5.1	Substâncias (Agentes) oxidantes
5.2	Peróxidos orgânicos
CLASSE 6 – SUBSTÂNCIAS VENENOSAS (TÓXICAS), SUBSTÂNCIAS INFECTANTES	
DIVISÃO	DESCRIÇÃO DA SUBSTÂNCIA OU ARTIGO
6.1	Substâncias venenosas (tóxicas)
6.2	Substâncias infectantes
CLASSE 7 - MATERIAIS RADIOATIVOS	
CLASSE 8 – SUBSTÂNCIAS CORROSIVAS	
CLASSE 9 - SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS	

Observações: (*)

A CLASSE 3 – LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS não possui as “DIVISÕES” 3.1, 3.2 e 3.3; de acordo com as seguintes

publicações:

- a) RECOMMENDATION ON THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOOD – MODEL REGULATIONS – TWELFTH REVISED EDITION;
- b) IMDG CODE – 2000 EDITION – AMENDMENT 30.00; e
- c) RESOLUÇÃO 420 da ANT.

ANEXO VI – SIMBOLOS PADRONIZADOS PELA OMI

ETIQUETAS

--

Tamanho Mínimo: 100 x 100 mm

RÓTULOS

Amostras de indicações dos números ONU nos rótulos ou em placas (painéis) alaranjadas para as unidades de transporte:

OBSERVAÇÕES:

- 1) Tamanho mínimo dos rótulos 250 x 250mm.
- 2) O número da classe não deverá ser menor que 25mm de altura.
- 3) Algumas remessas de mercadorias perigosas devem levar o número ONU indicado com numerais pretos com altura mínima de 65mm sobre fundo branco na metade inferior do rótulo (ALTERNATIVA 1) ou uma placa (painel) retangular alaranjada (mínimo 120 x 300mm) com bordas pretas de 10mm (ALTERNATIVA 1).

ANEXO VII

Declaração de Mercadorias Perigosas

EXPEDIDOR	NÚMERO DE REFERÊNCIA		
CONSIGNATÁRIO	TRANSPORTADOR		
Declaração de Arrumação Contêiner / Veículo DECLARAÇÃO: Declaro que a arrumação do Contêiner / veículo está de acordo com o disposto na Introdução Geral do IMDG Code, parágrafo 12.3.7 ou 17.7.7.	NOME / CARGO, ORGANIZAÇÃO DO SIGNATÁRIO. Local e Data Assinatura e Nome do Embalador		
Nome do Navio / Viagem no Porto de Carga	(Reservado para texto e outras informações)		
Porto de Carga			
Marca e número, quando aplicável, identificação ou número de registro da unidade.	Nº e tipo de embalagens, nome de expedição / nome técnico correto, classe, divisão de risco, Nº ONU, Grupo de embalagem / envase, Ponto de fulgor (o C c.f.), temperatura de controle e de emergência, identificação de mercadoria como Poluentes Marinhos procedimentos de emergência (EmS / Fem) e procedimentos de primeiros socorros (MFAG).	Peso Bruto Peso Líquido	Mercadorias Transportadas como: <input type="checkbox"/> Carga Heterogênea <input type="checkbox"/> Carga Homogênea <input type="checkbox"/> Embalagens para Graneis <input type="checkbox"/> ipo de Unidade Contaner: Aberto <input type="checkbox"/> Fechado <input type="checkbox"/>
OBS: - Nomes comerciais, somente, não são permitidos. - Quando for o caso, as expressões: RESÍDUO QUANTIDADE LIMITADA ou VAZIO. SEM LIMPAR, deverão constar junto aos nomes técnicos dos produtos.			
Informações Adicionais:			
DECLARAÇÃO: Pelo presente documento, declaro que os nomes técnicos corretos, nome de expedição acima indicados correspondem com exatidão ao conteúdo dessa remessa estando classificadas, embaladas (embalagens aprovadas), marcadas, rotuladas e estão sob todos os aspectos em condições adequadas para o transporte, de acordo com as normas nacionais e internacionais.	Nome / Cargo, Companhia / Organização do Signatário Local e Data: Assinatura e Nome do Expedidor		

**ANEXO VIII
MODELO DE FICHA DE EMERGÊNCIA**

EXPEDIDOR	FICHA DE EMERGÊNCIA	SÍMBOLO DE RISCO
	Nome do Produto	
Tel.:		
Número da ONU		
Aspecto:		
RISCOS		
FOGO:		
SAÚDE:		
AMBIENTE:		
EM CASO DE ACIDENTE		
SE ISTO OCORRER	FAÇA ISTO	
Vazamento		
Fogo		
Poluição		
Envolvimento de pessoas		
Informações do Médico		

**ANEXO IX
CARGAS PERIGOSAS
TABELA DE SEGREGAÇÃO**

CLASSE	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3.0	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Explosivos 1.1, 1.2, 1.5	*	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	x
Explosivos 1.3	*	*	*	*	4	2	2	4	3	3	4	4	4	2	4	2	2	x
Explosivos 1.4	*	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	x	4	2	2	x
Gases inflamáveis 2.1	4	4	2	x	x	x	2	1	2	x	2	2	2	x	4	2	1	x
Gases não tóxicos, não inflamáveis 2.2	2	2	1	x	x	x	1	x	1	x	x	1	x	2	1	x	x	
Gases venenosos 2.3	2	2	1	x	x	x	2	x	2	x	x	2	x	2	1	x	x	
Líquidos inflamáveis 3	4	4	2	2	1	2	x	x	2	1	2	2	x	3	2	x	x	
Sólidos inflamáveis 4.1	4	3	2	1	x	x	x	x	1	x	1	2	x	3	2	1	x	
Substâncias sujeitas à combustão espontânea 4.2	4	3	2	2	1	2	2	1	x	1	2	2	1	3	2	1	x	
Substâncias que são perigosas quando molhadas 4.3	4	4	2	x	x	x	1	x	1	x	2	2	x	2	2	1	x	
Substâncias oxidantes 5.1	4	4	2	2	x	x	2	1	2	2	x	2	1	3	1	2	x	
Peróxidos orgânicos 5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	x	1	3	2	2	x	
Venenos 6.1	2	2	x	x	x	x	x	x	1	x	1	1	x	1	x	x	x	
Substâncias infecciosas 6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	2	3	3	1	x	3	3	x	
Materiais radiativos 7	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	x	3	x	2	x	
Corrosivos 8	4	2	2	1	x	x	x	1	1	1	2	2	x	3	2	x	x	
Substâncias perigosas diversas 9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	

Números e símbolos relativos aos seguintes termos conforme definidos na seção 15 para a introdução geral do IMDG Code:

- 1 - "Longe de"
- 2 - "Separado de"
- 3 - "Separado por um compartimento completo"
- 4 - "Separado longitudinalmente por um compartimento completo"
- x - a segregação caso haja, é indicada na ficha individual da substância no IMDG.

* - não é permitida a armazenagem na área portuária.

ANEXO IX – CARGAS PERIGOSAS (Continuação)

TIPO DE SEGREGAÇÃO	SENTIDO DA SEGREGAÇÃO		
	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	VERTICAL
Tipo 1	Não há restrições	Não há restrições	Permitido um remonte
Tipo 2	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Proibido o remonte
Tipo 3	Um espaço para contêiner ou contêiner neutro	Dois espaços para contêineres	Permitido um remonte
Tipo 4	A distância de pelo menos 24 metros	A distância de pelo menos 24 metros	Proibido o remonte
Tipo x	Não há nenhuma recomendação geral. Consultar a ficha correspondente em cada produto.		

OBSERVAÇÕES:

- A tabela de segregação anexa, está baseada no quadro de segregação do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas - IMDG/CODE-IMO.
- Um “espaço para contêineres”, significa uma distância de pelo menos 6 metros no sentido longitudinal e pelo menos 2,4 metros no sentido transversal do armazenamento.
- Contêiner neutro significa cofre com carga compatível com o da mercadoria perigosa (ex: Contêiner com carga geral - não alimento).
- Não será permitido o armazenamento na área portuária de explosivos em geral (Classe 1), radiativos (Classe 7) e tóxicos infectantes (Classe 6.2).