

Os riscos do Trabalho Portuário em debate: a atividade do estivador

Renan de Almeida – Trabalhador Portuário Avulso Registrado Estivador no OGMO-ES desde 2006

Membro da CPATP-ES Biênios 2008/2009 e 2018/2019

Técnico de Segurança do Trabalho - nº 37.412/ES

Grupo de Estudos em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário - GESSTP

As atividades laborativas desenvolvidas pelo estivador remontam à história das grandes navegações e a necessidade do Velho Mundo em firmar novas divisas, pautadas pelo avanço das civilizações e a sua crescente demanda de produtos. O surgimento de equipamentos como o astrolábio e a bússola permitiram, por intermédio da navegação marítima, o estabelecimento das grandes rotas de comércio para as Índias e a descoberta e conquista de novos continentes.

O advento do Capitalismo e a necessidade de escoamento das mercadorias cada vez mais produtivo determinaram a adaptação e o aprimoramento de trabalhadores da beira do cais para as atividades de carregamento e descarregamento de embarcações. No caso brasileiro muitos deles eram negros que, com a abolição da escravatura, se fixaram nos grandes centros portuários em busca de uma vida mais digna e trabalho.

A atividade de estiva sempre foi uma tarefa árdua, desde os tempos remotos. As cargas eram transportadas em sacas e, até a chegada de máquinas como empilhadeiras e guindastes, todo o trabalho era desenvolvido em sua força bruta. O grande exemplo que temos são as pinturas à óleo e fotografias em preto e branco nos Sindicatos seculares e Companhias Docas, espalhados pelo país, apresentando estivadores carregando três, quatro ou até cinco sacos de café, de 80 Kg cada, sobre suas cabeças, enfileirados sobre pranchas entre o cais, passando pelo convés até as cavernas dos porões.

Com a modernização dos portos, a mecanização e a containerização as atividades, que antes demandavam um grande número de trabalhadores, impuseram a redução das equipes de trabalho passando a exigir dos trabalhadores mais competências relacionadas ao manuseio de máquinas e equipamentos, mas também um alto grau de produtividade dos trabalhadores que executam os serviços braçais remanescentes a bordo. Este modelo, vivenciado desde os anos 90, resultou numa alta taxa de produtividade pelos terminais portuários brasileiros, que se tornaram referência em todo o mundo.

Neste contexto se insere a atividade laborativa do estivador de hoje: trabalhando em navios, cada vez maiores, projetados para atender a maior capacidade de carga útil possível e numa taxa de produtividade notável. Seguindo a máxima do *"Time is Money"*, uma outra frase bem conhecida no meio é: "Navio ganha dinheiro navegando". O tempo gasto em excesso para a execução das atividades no porto, neste caso, é um mal a ser batido. É por aí que passam os problemas relativos à saúde e segurança.

Riscos inerentes ao trabalho e medidas de prevenção.

Como se não bastasse a fragilidade humana, ante as colossais estruturas de aço que compõem os navios e seus equipamentos de guindar, as cargas que movimentamos não ficam por menos. São placas, bobinas e tarugos de aço, pedras de granito e lingadas de celulose que ultrapassam as 30 t. As lingas utilizadas para suportar tais cargas normalmente são de aço e formadas por

correntes, esteiras de correntes, cabos e arames, bem como fitas de poliéster, que possuem boa capacidade e são consideravelmente mais leves.

O risco de acidentes como o prensamento de mão no processo de engate e desengate das lingas, e no manuseio de peças de madeira, para separação de cargas, constitui um dos maiores desafios da atividade. É o momento onde a mecanização e a necessidade da intervenção humana de forma manual interagem.

O “*delay*” dos equipamentos de guindar para executar uma ação, a falta de precisão dos equipamentos, o balanço do navio, a falta de visão do operador dos equipamentos de guindar e de estivar e a necessidade do sinaleiro, para a realização da operação são pontos que acrescentam à atividade uma grande dose de risco de acidentes. A utilização de luvas de raspa, a adequação das madeiras de separação de carga por tocos “L”, que se sustentam na posição colocada previamente pelo estivador e a utilização da haste de segurança para o manuseio de madeira e correntes combateram frontalmente este risco ao longo dos anos e alcançaram resultados expressivos, na base de Vitória/ES.

Existem também as questões sobre o piso irregular, o trabalho em altura e a iluminação deficiente nos porões. A primeira está relacionada aos espaços necessários entre as lingadas, o próprio formato da carga e o piso escorregadio. Acidentes como torsões de tornozelo e joelho, fraturas de membros inferiores e superiores e escoriações são frequentes. A segunda questão remonta à própria não adequação do trabalho portuário à NR-35 (Trabalho em Altura), dado o dinamismo da atividade sobre a carga e a estivagem verticalizada, alegação dada pelos gestores de segurança do trabalho portuário. A ausência de adoção do cinto de segurança e da linha de vida para ancoragem ainda são desafios que se arrastam na realidade dos portos brasileiros. A iluminação deficiente potencializa a ocorrência e a gravidade dos demais riscos de acidentes nos porões em trabalhos noturnos.

Elencamos a questão do atropelamento por empilhadeira, questão bastante presente ante o peso e volume de carga a ser operado e a necessidade da presença humana para a sua devida estivagem, peação e escoramento. A falta de visibilidade do operador e o espaço restrito para a operação são fatores que, ainda, não encontraram uma solução prática.

Consideremos, ainda, o risco da carga suspensa que nos remete à necessidade de uma ótima percepção espacial para o posicionamento do trabalhador fora do raio de alcance da lingada, moitão, cabos e estruturas em caso de rompimento e queda no diminuto espaço livre do porão de carga. Exige, também, à avaliação e certificação eficazes de cada linga, cabos e acessórios dos equipamentos de guindar e a sua devida substituição, caso necessário, para uma operação menos perigosa.

Quanto aos riscos físicos podemos citar o grande ruído gerado pelas empilhadeiras a bordo e o alto poder de reflexão das ondas sonoras, pelas superfícies metálicas dos porões de carga. A utilização de protetores auriculares se faz necessário, apesar de haver relatos de trabalhadores como o incômodo e distração à operação.

Aos operadores de máquinas como pás mecânicas, guinchos, empilhadeiras e carretas temos o risco das vibrações durante o processo de estivagem. A necessidade de assentos que mitiguem este risco contrasta com a utilização da frota destes equipamentos até o final de sua vida útil operacional, isto é, a substituição de componentes defeituosos não relacionados, diretamente, à movimentação do equipamento é colocado em segundo plano.

Outrossim, a radiação solar como um risco a ser melhor avaliado neste meio, pois trabalha-se ao sol diuturnamente e a única medida protetiva disponível ao trabalhador portuário existente e que carece de estudos é o fornecimento de uma camisa ou macacão de manga longa. O calor, assim como o frio, também, são riscos a serem considerados pois o porão, por sua natureza metálica, absorve, irradia e potencializa tais agentes.

Em relação aos riscos químicos temos diversos materiais à granel que, quando movimentados, produzem particulados em suspensão. Como medida de proteção é fornecida a máscara facial PFF-2. Este equipamento também nos protege contra névoas e fumos, mas não contra gases.

Concomitantemente, apontamos o risco de manuseio de produtos perigosos. A necessidade de ser estabelecida uma atividade consciente de seus riscos e a adoção de medidas de proteção se fazem prementes. Uma ação que vem sendo seguida é o aviso aos trabalhadores, antes da operação, da existência deste tipo de carga a bordo. Algo que entendemos que pode avançar mais, para que sejam tomadas medidas preventivas mais eficazes em seu manuseio.

Além dos riscos biológicos como vírus, bactérias, fungos e protozoários presentes em cargas existe a possibilidade de contágio a partir do contato com as tripulações de diversas nacionalidades. Uma medida bastante interessante adotada pelo OGMO-ES (Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso do Espírito Santo) é a adoção de vacinação preventiva a surtos e epidemias.

O Trabalho portuário e os Riscos Ergonômicos

O esforço físico pesado, ritmos excessivos, posições incômodas e posturas indevidas, alternância de turnos e postos de trabalho desconfortáveis ou inadequados formam o cabedal das altas cargas fisiológicas relacionadas ao dispêndio de energia pelo estivador, em sua atividade.

São normais os relatos de tendinites, estiramentos, rupturas de ligamentos, problemas articulares e patologias da coluna vertebral. Afastamento por doenças ocupacionais ou pela necessidade de cirurgias reparadoras fazem parte da realidade do contingente laboral dos porões. Não encontramos medidas de combates eficientes por parte dos gestores do trabalho contra essa triste realidade.

A necessidade de altas taxas de produtividade para a satisfatória composição salarial do trabalhador reflete, diretamente, no ritmo do trabalho. O fato se acentua quando a ineficiência dos planejamentos de estivagem se traduz em longos períodos de paralisações das atividades, normalmente dados a descompassos nos armazéns ou pátios de estocagem e a disponibilidade logística de transporte no cais. Os estivadores precisam se desdobrar em compor, em períodos efetivos de trabalho cada vez menores, a almejada meta de produção.

Não obstante, a adoção da prática do cadenciamento das operações e paralizações, como “*pit stops*” que visam um suposto arrefecimento do frenesi da ação desenvolvida a bordo e a utilização destes momentos para a reflexão sobre as questões de saúde e segurança das operações, vêm potencializando a aceleração das atividades durante o tempo de trabalho efetivo.

Isso resulta numa carga psíquica considerável bastante presente entre os trabalhadores. A necessidade da atenção permanente, consciência dos perigos existentes no trabalho, do receio de notificações por parte do Operador Portuário e das exigências de uma estivagem eficaz e segura – nem sempre condizentes com as condições oferecidas, a pressão pela produtividade etc. –, são canalizadas durante a execução da estivagem e resultam, em boa parte dos casos, em

dificuldades de comunicação, indefinições na execução dos processos da operação e pequenos desentendimentos.

Soma-se a isso o formato da contratação do trabalhador pelo formato avulso. Apesar de contar com todos os direitos previstos na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) de um empregado com carteira assinada, o estivador é contratado pelo Operador Portuário para a execução da atividade durante seis horas. Caso a quantidade de trabalho disponível a ser requisitado seja menor que a quantidade de trabalhadores disponíveis nas tomadas de serviço, trabalhadores não lograrão êxito em garantir seu salário diário. A garantia de renda mínima, prevista inclusive em Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT), infelizmente não conseguiu combater esta questão.

Evitando esta perspectiva os trabalhadores acabam por aceitar trabalhos de alto grau de complexidade, subordinados às máquinas, monótonos ou repetitivos. Sua capacidade operacional, habilidades e paciência são colocadas à prova. Estas cargas, também, são traduzidas em estresse durante a atividade e pode ser somatizado pelo trabalhador.

Deste modo podemos dizer que os fatores psicológicos dos estivadores potencializam a sua propensão às fugas e vícios, como álcool e drogas. Como, também, à alguns distúrbios psíquicos e desvios comportamentais. Tal questão remete à necessidade de uma análise mais aprofundada por parte dos gestores de saúde e segurança do trabalho portuário.

O risco do Espaço Confinado

Um risco até então desconhecido pelos trabalhadores portuários é o espaço confinado a bordo. Apesar da possibilidade da ocorrência em tanques de lastro, local restrito apenas à tripulação ou trabalhadores de manutenção, em nenhum local de atividade do estivador foi aventada a possibilidade de uma atmosfera perigosa, como é o caso do interior dos porões de carga e escadas de acesso pelos diversos Operadores Portuários, pelo Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário (SESSMT) ou pelo OGMO-ES.

Apesar da própria NR-33 (Segurança e Saúde nos Trabalhos em Espaços Confinados) que, apesar de definir estes ambientes como “qualquer área ou ambiente não projetado para ocupação humana contínua, que possua meios limitados de entrada e saída, cuja ventilação existente é insuficiente para remover contaminantes ou onde possa existir a deficiência ou enriquecimento de oxigênio” não conseguiu trazer para a prática portuária um reconhecimento efetivo destes espaços ou uma ação efetiva de prevenção aos riscos relacionados a estes ambientes.

Fatos que corroboram com esta tese é a não adoção, ao longo dos anos, de cursos relacionados aos riscos de espaços restritos ou confinados, a previsão nas análises preliminares de risco sobre a possibilidade de intoxicação e envenenamento por gases, depleção ou saturação de oxigênio, perigo de explosões, controle de acesso a estes espaços ou, até mesmo, a simples menção da possibilidade destes riscos nas reuniões diárias de segurança.

Entretanto, a própria NR-29 (Segurança e Saúde no Trabalho Portuário) e seu Manual Técnico preveem medidas a serem adotadas pelos gestores da mão de obra, operadores portuários e gestores de saúde e segurança nos portos para a prevenção de acidentes nestes espaços. Esta condescendência confrontada ao relevante material bibliográfico a partir de estudos científicos sobre o tema e à catalogação, por anos à fio, de dados sobre acidentes a bordo de embarcações que carregavam cargas sólidas à granel atestam, determinantemente, o descaso ou a incapacidade em avaliar os riscos presentes nas atividades a bordo.

O caso dos acidentes ocorridos no M/V “UBC Tokyo”, em Vitória/ES (2014); no M/V “Sepetiba Bay”, em Aracruz/ES (2018) e na Balsa em Tabatinga/AM (2019) relacionados às atmosferas perigosas nos espaços confinados a bordo demonstram uma continuidade nos erros e a não materialização de novas práticas.

Os trabalhadores se organizam

Numa perspectiva pioneira, trabalhadores preocupados com as ações de prevenção em saúde e segurança nos portos brasileiros se organizaram em torno de um grupo de estudos denominado Grupo de Estudos em Saúde e Segurança do Trabalho Portuário (GESSTP), sediado em Vitória/ES, vêm sistematicamente se reunindo e estabelecendo discussões relacionadas aos riscos presentes na atividade portuária.

A materialização disso se dá pela publicação e apresentação de estudos realizados pelos próprios trabalhadores em congressos e mesas de debates. Um exemplo disso foi a participação deste coletivo no V Congresso Nacional de Saúde e Segurança do Trabalho Portuário e Aquaviário, promovido pela Fundacentro Nacional, ocorrido em junho deste ano, bem como numa mesa de debates na sede da Fundacentro ES, em Vitória/ES, oportunidade de novas sínteses sobre os riscos relacionados aos espaços confinados a bordo de embarcações.

A participação de trabalhadores em outros coletivos de estudos ligados a institutos de pesquisa como universidades, faculdades e institutos de ensino superior podem constituir novas percepções sobre a prática do trabalhador portuário e definir propostas de avanço no tocante à sua saúde e segurança, alinhando o saber prático ao saber científico.

Uma outra ação importante é a proposição junto à CPATP (Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário) e ao SESSTP (Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário) da criação de um protocolo de boas práticas a serem adotadas nos terminais portuários, que vise instituir medidas de avaliação, mitigação e prevenção aos riscos relacionados aos espaços restritos e confinados a bordo.

Em suma, encaramos que o maior desafio esteja em reconhecer e controlar, de fato, os riscos existentes nos navios e embarcações. A necessidade de uma participação mais consciente dos trabalhadores na CPATP e de sua eficiência e efetividade na tomada de decisões, em avanços na gestão da saúde e segurança do trabalho portuário, pode ser o elo mais forte desta corrente que demandará soluções de todos os atores, para a transformação desta realidade.