



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE DIREITO
GRADUAÇÃO EM DIREITO**

TÚLIO CAIO CHAVES LIMA

**A INVISIBILIDADE DOS PROBLEMAS OCUPACIONAIS NO TRABALHO
PORTUÁRIO E A EDUCAÇÃO PREVENTIVA**

**NATAL / RN
2014**

TÚLIO CAIO CHAVES LIMA

**A INVISIBILIDADE DOS PROBLEMAS OCUPACIONAIS NO TRABALHO
PORTUÁRIO E A EDUCAÇÃO PREVENTIVA**

Orientador: Dr. José Diniz de Moraes

Monografia apresentada ao Curso de Direito sob a orientação do Professor Dr. José Diniz de Moraes como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Direito, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

**NATAL / RN
2014**

Catálogo da Publicação na Fonte.
UFRN / Biblioteca Setorial do CCSA

Lima, Túlio Caio Chaves.

A invisibilidade dos problemas ocupacionais no trabalho portuário e a educação preventiva/ Túlio Caio Chaves Lima - Natal, RN, 2014.
76 f.

Orientador: Prof. Dr. José Diniz de Moraes.

Monografia (Graduação em Direito) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Curso de Graduação em Direito.

1. Direito do trabalho - Monografia. 2. Trabalho portuário – Monografia. 3. Segurança no trabalho - Educação preventiva - Monografia. I. Moraes, José Diniz de. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/BS/CCSA

CDU 349.2

A INVISIBILIDADE DOS PROBLEMAS OCUPACIONAIS NO TRABALHO PORTUÁRIO E A EDUCAÇÃO PREVENTIVA

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Direito.

Aprovado em: 12/11/2014.

BANCA EXAMINADORA

Professor Dr. José Diniz de Moraes – Orientador
Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Professor Ms. Paulo Roberto Dantas de Souza Leão – Avaliador
Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Professor Ms. Fabrício Germano Alves – Avaliador
Universidade Federal do Rio Grande do Norte

A Deus, por me ter dado forças ao longo da estrada;

Aos meus pais, que me incentivam diuturnamente a alcançar meus sonhos;

À professora Ingrid Zanella Andrade Campos, por inspirar em seus alunos o amor pela pesquisa;

Ao professor Zéu Palmeira Sobrinho, pelo diálogo sincero e ajuda inestimável.

AGRADECIMENTOS

À minha família, pelo apoio ao longo de toda a minha formação enquanto pessoa e aluno.

À Professora **Ingrid Zanella Andrade Campos** pelo primeiro contato com a disciplina Direito Marítimo que proporcionou o embrião deste trabalho acadêmico, além da simplicidade e atenção constante ao corpo discente da UFRN.

Ao Professor **Zéu Palmeira Sobrinho** pelas aulas de Direito Previdenciário e pelas conversas inspiradoras que me motivaram a realizar este trabalho.

Ao **Sindicato dos Estivadores de Natal**, representado na figura do seu presidente, Sr. Lenilton Fonseca Caldas, que abraçou a ideia desta pesquisa, sendo de fundamental importância no desenvolvimento crítico da proposta analisada.

Às pessoas que se tornaram especiais durante esse período: namorada, colegas de curso, coordenação e todos os demais professores da graduação.

Agradeço a todos, enfim, que ajudaram de maneira ou de outra, à feitura deste trabalho.

“A possibilidade de um futuro melhor não está, assim, num futuro distante, mas na reinvenção do presente.” (Boaventura de Sousa Santos).

RESUMO

A atividade portuária brasileira ainda carece de investimentos, principalmente quando o assunto é saúde e segurança do trabalhador. A partir dessa premissa, buscou-se realizar estudo amplo sobre a matéria, desde a legislação aplicável até a averiguação da realidade encontrada no porto de Natal por meio de entrevista realizada com os próprios trabalhadores. Assim, conceitos importantes como ambiente do trabalho e saúde ocupacional foram estudados detidamente. Além do mais, os instrumentos de prevenção de acidentes sistematicamente organizados pelo governo (Nexto Técnico Epidemiológico Previdenciário e Fator Acidentário de Prevenção, dentre outros), também foram destacados ao longo deste estudo, visando com isso demonstrar a evolução quanto aos meios capazes de melhor prevenir infortúnios no trabalho diário. Destacou-se ainda a força normativa dos princípios inerentes à defesa do meio ambiente laboral, capazes de auxiliar na interpretação das normas infraconstitucionais, inclusive, as normas técnicas. Após essa explanação objetiva, baseada em institutos legais e base principiológica, utilizou-se a teoria de Boaventura de Sousa Santos para criticar o regime de trabalho encontrado no porto, o qual segrega a classe dos portuários e enfraquece a luta por melhores condições de trabalho. Por fim, foram ouvidos estivadores do porto de Natal com o intuito de comparar a realidade encontrada na “beira do cais” com a legislação anteriormente analisada, bem como evidenciar os problemas de saúde mais comuns entre os trabalhadores.

Palavras-chave: Direito ambiental do trabalho. Saúde e segurança do trabalho. Porto de Natal. Trabalhador portuário.

ABSTRACT

The Brazilian port activity still lacks investment, especially when it comes to health and worker safety. From this premise, we sought to perform a comprehensive study on the subject, since the legislation applicable to the investigation of reality found in the port of Natal through interviews held with the workers themselves. Thus, important concepts such as occupational health and the working environment were studied closely. Moreover, the instruments of prevention of accidents systematically organized by the government (Epidemiological Social Security Technical Nexus and Accident Prevention Factor, among others), were also highlighted throughout this study, aiming to demonstrate that evolution as the means best suited to prevent misfortunes in everyday work. It was also highlighted the normative force of principles inherent in the defense of the working environment, able to assist in the interpretation of infra-constitutional norms, including technical standards. After this objective explanation, based on legal institutions and principled basis, we used the theory of Boaventura de Sousa Santos to criticize the regime found work at the port, which secretes the class of port and weakens the fight for better working conditions. Finally, stevedores at the port of Natal were heard in order to compare the reality found in "the waterfront" with legislation previously analyzed, as well as highlight the most common health problems among workers.

Keywords: Environmental law work. Health and safety. Port of Natal. Port worker.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 DO SURGIMENTO DO DIREITO AMBIENTAL DO TRABALHO	13
2.1 SISTEMA DE PREVENÇÃO CONTRA ACIDENTES DO TRABALHO E SUAS BASES PRINCÍPIOLÓGICAS	17
2.1.1 Acidente do trabalho	18
2.1.2 Seguro de acidente do trabalho – SAT	20
2.1.3 Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário - NTEP	22
2.1.4 Riscos Ambientais do Trabalho – RAT	23
2.1.5 Fator Acidentário de Prevenção - FAP	24
2.1.6 Seguro de Acidente do Trabalho e atividade portuária	25
3 CONVENÇÕES E BASE PRINCÍPIOLÓGICA AMBIENTAL	28
3.1 DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT	28
3.2 PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL DO TRABALHO	34
3.2.1 Princípio educativo	35
3.2.2 Princípio da equidade intergeracional.....	36
3.2.3 Princípio da prevenção	37
3.2.4 Princípio da precaução	38
3.2.5 Princípio da responsabilidade ecológica	38
3.2.6 Princípio da informação.....	39
3.2.7 Princípio da participação	39
4 A SUPERAÇÃO DA INVISIBILIDADE E A EMERGÊNCIA DA PARTICIPAÇÃO POLÍTICA COMO EFETIVAÇÃO DO PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO	41
4.1 A SOCIOLOGIA DAS AUSÊNCIAS E DAS EMERGÊNCIAS	43
5 O TRABALHO PORTUÁRIO: DISCIPLINA NORMATIVA, PROCESSO ORGANIZACIONAL DO TRABALHO E PROBLEMAS OCUPACIONAIS	50
5.1 EVOLUÇÃO DA DISCIPLINA NORMATIVA	50
5.1.2 Norma regulamentadora nº. 29.....	54
5.2 PROCESSO ORGANIZACIONAL DO PORTO	58
5.3 PESQUISA DE CAMPO	61
CONCLUSÃO	71
REFERÊNCIAS	74

1 INTRODUÇÃO

A Saúde e Segurança do Trabalho (SST) é tema fundamental no desenvolvimento de qualquer atividade econômica, visto que garante as condições mínimas de conforto e salubridade estabelecidas em lei para o obreiro realizar suas funções diariamente. Assim, objetivando aprofundar os estudos em um meio ambiente de trabalho específico, qual seja o porto de Natal/RN, surgiu a presente pesquisa.

Buscou-se conciliar o conhecimento jurídico com a vivência prática observada no meio ambiente portuário, evidenciando aspectos que por vezes restam despercebidos quando o estudo é restrito aos livros que tratam sobre o tema. Dessa forma, foram estudadas desde a organização principiológica até a normatização técnica da SST relacionada ao porto, como também se utilizou depoimento dos próprios trabalhadores para conferir contornos mais próximos à realidade investigada.

Além disso, para melhor entender o regime de trabalho portuário e suas particularidades, reservamos capítulo inteiro no sentido de discutir conceitos elaborados por Boaventura de Sousa Santos os quais se relacionam diretamente com a modalidade de contratação nos portos, mas também com os próprios depoimentos obtidos por meio das entrevistas realizadas.

A base constitucional do presente trabalho encontra guarida nos arts. 7º, inciso XXII e 225, §1º, inciso VI, ambos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88). O primeiro garante como direito fundamental do trabalhador aplicação de normas de saúde, higiene e segurança que efetivem a redução de riscos inerentes ao trabalho. Já o segundo texto normativo constitucional estabelece a importância da educação ambiental enquanto competência do Poder Público visando com isso a preservação do meio ambiente.

Analisando conjuntamente esses dois artigos insculpidos na Carta Maior, percebe-se a importância conferida pelo Constituinte Originário no que tange a proteção ao meio ambiente de trabalho equilibrado, imune a elementos que possam causar danos a saúde do trabalhador. Tal garantia trabalhista ganha

maior relevo em virtude de sua posição no ordenamento jurídico interno, ou seja, o fato de haver previsão na CRFB/88 da sustentabilidade do meio ambiente, natural e o artificial, faz com que haja preocupação das demais autoridades públicas quanto à efetivação do texto normativo.

Conforme se observará, criou-se uma série de mecanismos próprios da organização estatal para estudos na área de SST, bem como para fiscalização e implementação de normas técnicas as quais tratam especificamente de questões básicas do meio ambiente laboral. Ademais, o próprio Direito Ambiental auxiliou na construção da base principiológica inerente ao ramo da SST, notadamente quanto a educação profissional e prevencionista dos trabalhadores.

Isso significa dizer que as diretrizes próprias do direito ao meio ambiente equilibrado foram utilizadas como fundamento para garantir um local de trabalho adequado aos mais variados ramos de atividade. Destaque-se que sem o estudo dos princípios, a própria legislação técnica perderia o parâmetro fundamental. Conforme lição amplamente aceita na ciência do direito, os princípios possuem força normativa, sendo, com efeito, espécies de norma, ao lado das regras. A fase atual do neoconstitucionalismo possibilitou esse reconhecimento do caráter vinculante dos princípios, dotando-os, em última análise, de maior grau de concretude.

Apresentada a base jurídico-constitucional que lastreará a presente pesquisa, podemos avançar no sentido da análise pormenorizada do sistema de SST disciplinado em nosso ordenamento, bem como dos princípios específicos que ditam a estrutura do meio ambiente de trabalho equilibrado. Para isso apresentaremos conceitos básicos dentro da SST, tais como o Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário (NTEP) e Fator Acidentário de Prevenção (FAP), objetivando com isso demonstrar o desenvolvimento de instrumentos a serviço da política prevencionista.

Importante também será a análise de algumas Convenções Internacionais que tratam do trabalho portuário, tendo em vista que esse ramo de atividade mostra-se essencial diante da economia de mercado cada vez mais sedimentada em escala global, sendo preocupação de várias nações.

E, por fim, será demonstrada a regulamentação do trabalho portuário, seu processo organizacional e como esse segmento da economia se desenvolveu ao longo dos anos no Brasil. Aliado a isso, destacar-se-á a voz silenciada dos trabalhadores do porto da cidade do Natal, visando balancear a interpretação extraída dos ditames legais com o sentimento de quem está diuturnamente realizando operações no porto.

Dessa forma, espera-se proporcionar um estudo amplo da SST dentro da atividade portuária, evidenciando aspectos que somente os próprios trabalhadores possuem conhecimento. Ao final, será reforçada a importância do Direito Ambiental do Trabalho nos tempos modernos, protegendo o obreiro quanto a possíveis riscos e efetivando o texto da Constituição Federal brasileira.

2SURGIMENTO DO DIREITO AMBIENTAL DO TRABALHO

Inicialmente, mostra-se importante tecer comentários sucintos sobre o meio ambiente do trabalho a fim de situar o estudo acerca dessa matéria. Válido destacar que a discussão acerca do meio ambiente do trabalho ainda não foi peremptoriamente designada a um novo ramo da ciência do direito, ou seja, a um Direito Ambiental do Trabalho. Isso porque tanto o Direito Ambiental como também o Direito do Trabalho estudam isoladamente essa matéria, entretanto, inexistente ramo próprio o qual possa nos proporcionar, por exemplo, leque de princípios e institutos próprios ao meio ambiente laboral (ROCHA, p. 275, 2012).

Quanto a natureza jurídica do Direito Ambiental do Trabalho, importante é a observação realizada por Júlio Cesar de Sá da Rocha (p. 278, 2012), vez que ressalta a necessidade em se criar uma terceira via a divisão clássica do Direito Público e Direito Privado. Tal emergência ocorre em virtude do surgimento dos direitos metaindividuais (difusos e coletivos), que não podem ser enquadrados em nenhuma das duas categorias apresentadas, sendo este o objeto da tutela do Direito Ambiental do Trabalho. Aliás, deve-se esclarecer que, conquanto os bens de determinada empresa possam ser de propriedade individual, o ambiente em que se desenvolvem as relações de trabalho é eminentemente de caráter difuso, haja vista os interesses tanto da classe trabalhadora como também da sociedade em se manter padrões razoáveis de salubridade.

Outro importante aspecto dentro da natureza jurídica é a titularidade do direito à proteção do meio ambiente laboral. Considerando a característica difusa do tema analisada anteriormente, afirma-se que qualquer cidadão possa lutar pela garantia ao meio ambiente de trabalho saudável. Forte argumento nesse sentido é a própria fonte de custeio da Previdência Social, a qual é patrocinada a partir das contribuições realizadas conjuntamente entre sociedade civil, empresários e governo, sendo, portanto, dever da população zelar por condições dignas de trabalho nos mais variados segmentos econômicos.

Por conseguinte, apesar de reconhecer-se o caráter essencialmente coercitivo e assimétrico das relações de trabalho (dificultando o processo de definição quanto a natureza pública ou privada), com existência de processos diferenciados de prestação (terceirização, quarteirização, contratos temporários e transitórios), os trabalhadores devem ter proteção plena de sua saúde, independentemente da forma que tome o referido contrato (ROCHA, p. 287, 2012).

Analisando isoladamente as disciplinas que compõe o Direito Ambiental do Trabalho, pode-se afirmar que a independência do Direito Ambiental enquanto ciência ocorreu na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano em 1972, realizada em Estocolmo, capital sueca. O princípio n. 8 insculpido nessa convenção internacional chama a atenção por relacionar a qualidade de vida do homem e o ambiente de vida e trabalho favorável, isto é, evidenciou-se a partir daí uma preocupação em se manter o local de trabalho devidamente organizado visando o bem-estar daqueles que nele estão inseridos (FIGUEIREDO, 2000, p. 67).

Por outro lado, o Direito do Trabalho, cuja missão precípua é a garantia de condições dignas do exercício profissional, tutela direitos do obreiro que por vezes são olvidados pelo empregador desde a Revolução Industrial (FIGUEIREDO, 2000, p. 235). Assim, os direitos trabalhistas têm uma nítida conotação social, dialogando com a necessidade em se oferecer condições razoáveis as quais envolvem um meio ambiente de trabalho salubre.

Se a preocupação do direito trabalhista se relaciona diretamente com a tutela do trabalhador tanto em sua relação empregatícia como também no que concerne às condições oferecidas para realização da atividade, o Direito Ambiental surge como forma de combate a poluição química e biológica decorrente da expansão da indústria (FIGUEIREDO, 2000, p. 235), ou seja, tinha como preocupação inicial garantir a proteção do ambiente exterior às fábricas.

Dessa forma, buscar-se-á entender como matérias aparentemente intangíveis, na verdade, possuem fundamentos em comum, auxiliando na defesa de direitos fundamentais relativos ao trabalhador moderno. Isso porque,

quando da expansão do capital industrial, as condições ambientais ofertadas estavam muito aquém das reais necessidades do trabalhador. Porém, o movimento trabalhista juntamente com estudiosos na área ambiental vislumbraram a urgência de melhorias no interior das fábricas, tendo em vista os altos índices de acidentes, mutilações e doenças oriundas da própria atividade desenvolvida.

É natural que com o avanço de ambos os ramos do Direito (do trabalho e ambiental) surgissem pontos em comum, pois existem objetos de estudo compartilhados e, além disso, a preocupação com a saúde dos indivíduos torna-se fundamento desde os primeiros estudos acerca das duas matérias. Sendo assim, para a proposta de breve análise neste capítulo, é importante que se entenda a influência de princípios do direito ambientalista no direito do trabalho e, por conseguinte, no âmbito da SST. Pode-se citar a obrigatoriedade da intervenção estatal, prevenção, precaução, participação, educação ambiental e desenvolvimento sustentável como exemplos de princípios que, numa primeira análise, não guardariam relação com a saúde do trabalhador, mas que acabam sendo imprescindíveis na proteção ao meio ambiente laboral (FIGUEIREDO, 2000, p. 236).

Importante salientar desde já que o direito ao meio ambiente encontra guarida constitucional no art. 225 da CRFB/88, possuindo natureza jurídica de direito difuso, uma vez que é garantido a todos indistintamente. Ademais, pode ser considerado como direito humano fundamental consagrado na Declaração de Estocolmo de 1972¹, mais precisamente nos princípios 1 e 2 como também na Declaração do Rio, a qual conferiu dever de cooperação entre os Estados membros participantes para conservação e desenvolvimento sustentável.²

Diante da importância cada vez maior do Direito Ambiental no sentido de assegurar a sustentabilidade dos diversos ecossistemas, mas também o acesso ao meio ambiente saudável às futuras gerações, surge ramo específico na ciência do direito objetivando aplicar os princípios do direito ambiental ao local de trabalho.

¹Disponível em: <<http://www.silex.com.br/leis/normas/estocolmo.htm>>. Acesso em: 3 ago. 2014.

²Disponível em: <<http://www.silex.com.br/leis/normas/declaracaorio.htm>>. Acesso em 3 ago. 2014.

Isso significa dizer que o meio ambiente passa a ser estudado em nova perspectiva, no intuito de proteger o trabalhador dos riscos inerentes a atividade na qual está empregado. Sendo assim, a saúde do trabalhador ganha enfoque privilegiado, tendo em vista que esse é o bem jurídico a ser protegido diante da aplicação dos princípios ambientais. Não por outra razão que tal enfoque relacionado ao Direito Ambiental dialoga com a SST, pois em última análise ambas as áreas de conhecimento objetivam fomentar o exercício adequado do trabalho, diminuindo ou mesmo anulando possíveis riscos no cotidiano obreiro.

Superada a breve noção acerca do que seria o Direito Ambiental do Trabalho, será observado, agora, de que forma são concretizados os mecanismos de prevenção e controle de acidentes. Mas, antes disso, importante notar a distinção, ao menos, entre as quatro espécies de meio ambiente consideradas pela doutrina (MELO, p. 30, 2010).

O primeiro deles seria o meio ambiente natural ou físico, o qual é composto pelo solo, água, flora e fauna, representando o equilíbrio entre os seres vivos na terra e os elementos que os cercam. Assim é que a CRFB/88 em seu art. 225, §1º, incisos de I a VII tutelou o meio ambiente natural, bem jurídico de valor inestimável para a sociedade.

Já o meio ambiente artificial se refere ao espaço humano habitável (MELO, p. 30, 2010), constituído pelas construções decorrentes do avanço da urbanização. Tanto os espaços urbanos como também os rurais podem se encaixar no conceito de meio ambiente artificial, bastando haver a ação antrópica. A previsão constitucional pode ser vislumbrada nos arts. 5º, XXIII, 21, XX, 182 e 225, sendo valores fundamentais a sadia qualidade de vida e a dignidade da pessoa humana.

Por outro lado, o meio ambiente cultural é aquele relacionado à história, formação e cultura de um povo, abrangendo também o patrimônio artístico, arqueológico, paisagístico e turístico (MELO, p. 30, 2010). Tal espécie difere da anterior pelo seu valor sentimental, não aferível objetivamente em alguns casos. A própria CRFB/88 prevê alguns exemplos do que pertenceria ao patrimônio cultural brasileiro no art. 216.

E, por fim, o meio ambiente do trabalho, que é o foco principal deste estudo, pode ser entendido como o local onde se desenrolam as atividades laborais, sejam elas remuneradas ou não, devendo prezar pelo equilíbrio quanto à salubridade do meio e pela ausência de agentes que comprometam a incolumidade físico-psíquica dos trabalhadores. independentemente da condição que ostentem (MELO, p. 31, 2010).

Dessa forma, entendida tais distinções entre as espécies de meio ambiente do trabalho, pode-se avançar sobre os mecanismos disponíveis previstos em lei no intuito de melhor proteger o trabalhador quanto aos infortúnios no trabalho.

2.1 SISTEMA DE PREVENÇÃO CONTRA ACIDENTES DO TRABALHO E SUAS BASES PRINCIPIOLÓGICAS

O objetivo principal deste tópico é analisar alguns dos instrumentos criados pelo legislador brasileiro para enfrentar o crescente número de acidentalidade no trabalho. Para isso, será explicado o conceito de acidente do trabalho com base na legislação própria da matéria, acrescentando, em seguida, os mecanismos hábeis ao combate dos acidentes.

Importante ressaltar que a garantia ao meio ambiente do trabalho equilibrado está prevista no próprio texto constitucional, sendo imprescindível a efetivação de medidas compatíveis com os ditames da CRFB/88. Os arts. 7º, inciso XXII e 225, §1º, inciso VI são enfáticos na garantia da diminuição de riscos inerentes ao trabalho desenvolvido como também à preservação do meio ambiente nos quais se efetivam as atividades laborais diariamente, principalmente por meio do princípio educativo.

Nesse sentido foram criados conceitos e institutos próprios do Direito Previdenciário, tais como o Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário e o Seguro de Acidente do Trabalho, os quais auxiliam o Governo a identificar quais os ramos de atividade econômica oferecem maiores riscos aos empregados, ensejando maior ônus contributivo às empresas que não adotam medidas protecionistas para diminuir o nível de acidentalidade, conforme dicção dos dispositivos constitucionais citados anteriormente.

2.1.1 Acidente do trabalho

Para entender como funcionam os mecanismos de prevenção dispostos no ordenamento jurídico pátrio, é importante destacar preliminarmente o que é acidente do trabalho e de que forma ele está previsto na legislação específica da matéria. Verifica-se, inclusive, contribuição fundamental da doutrina na construção desse conceito, conforme será exposto nas linhas seguintes. Por fim, visando buscar a visão jurisprudencial do tema, serão também analisados alguns julgados dos principais Tribunais brasileiros, sempre almejando relacionar o conceito de acidente do trabalho com o trabalho portuário.

A regulamentação do que venha a ser acidente do trabalho pode ser encontrada no *caput* do art. 19 da Lei Federal nº. 8.213/1991³, dispositivo esse que prevê o conceito de acidente de trabalho típico⁴. Nos artigos seguintes da mesma norma serão encontrados desdobramentos dessa primeira definição legal, tendo em vista que as doenças profissionais e ocupacionais, previstas nos incisos do art. 20 do mesmo diploma legal, são equiparadas ao acidente de trabalho. Há uma pequena diferença entre essas duas espécies de doença, sendo a primeira (doença profissional) aquela prevista em relação elaborada pelo próprio Ministério do Trabalho e da Previdência Social (MTPS) e que é específica de determinada atividade (como ocorre nos casos de trabalhadores que inalam constantemente a poeira do amianto, contraindo asbestose); já em relação à doença ocupacional, pode-se afirmar que é aquela desenvolvida em função das condições em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, devendo também estar presente na relação confeccionada pelo MTPS (CASTRO e LAZZARI, 2013, p. 617).

Para uma visão crítica do conceito de acidente do trabalho para além da simples regulamentação legal, menciona-se o ensinamento de Zéu Palmeira Sobrinho (2012, p. 79), responsável por reflexão pertinente quanto ao papel assumido pelo trabalhador no momento que ocorre o acidente, devendo ser

³ Art. 19 da Lei nº. 8.213/1991, estabelece que acidente do trabalho: é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

⁴ Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/resolucao>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

levado em conta o sistema opressivo do capital no qual estamos inseridos ou, nas palavras do autor, numa verdadeira “coação econômica da sociedade capitalista”.

Deve-se destacar que essa relação de doenças realizada pelo Governo é meramente exemplificativa, não possuindo o objetivo de esgotar todas as potenciais moléstias degradantes encontradas nos mais diversos ambientes de trabalho. Esse é o entendimento extraído do §2º do mesmo art. 20, segundo o qual deverá ser considerado acidente do trabalho as doenças em que se verifique nexos de causalidade entre ela e o ofício exercido, mesmo na ausência de previsão em lista elaborada pelo MTPS. Válido ainda destacar que o art. 21 da Lei dos Benefícios também prevê outras hipóteses de situações equiparadas ao acidente de trabalho, como por exemplo o conhecido acidente *in itinere* (art. 21, inciso IV, alínea “d”), no qual o empregado se acidenta no trajeto de casa para o trabalho.

Em relação ao meio ambiente de trabalho portuário, observa-se que a alcunhada Nova Lei dos Portos (Lei Federal nº. 12.815/2013) menciona a expressão acidente de trabalho no art. 33, §2º, o qual trouxe uma das maiores novidades no sistema prevencionista para os portos em geral, qual seja a responsabilização solidária do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) no tocante às indenizações por acidentes ocorridos no desenvolvimento de atividades portuárias (esse tema será melhor tratado adiante, quando da explicação da organização do porto, sendo importante neste momento perceber que a legislação própria da atividade portuária regulamenta a hipótese de acidente do trabalho).

Tal delimitação conceitual de acidente do trabalho é imprescindível, pois os instrumentos de proteção ao trabalhador estudados mais adiante pressupõem o entendimento preciso acerca da matéria. Ademais, é necessário entender as repercussões socioeconômicas envolvidas nos acidentes do trabalho, uma vez que o empregador arcará com as despesas trabalhistas nos primeiros quatorze dias, além da própria perda humana a qual poderá influenciar no potencial produtivo da atividade. Existe repercussão também

para o cálculo do Fator Acidentário de Prevenção (FAP), nos termos do art. 10 da Lei Federal nº. 10.666/2003, tema a seguir debatido.

E, por fim, deverá se levar em conta a despesa pública deflagrada com os acidentes de trabalho. Estima-se que o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) gastou somente no ano de 2010 cerca de 17 bilhões de reais com a concessão de benefícios como auxílio-doença acidentário, pensão por morte, habilitação e reabilitação profissional e pessoal, aposentadoria por invalidez e auxílio-acidente⁵.

Tais recursos financeiros poderiam ter destinação diversa se houvesse maior preocupação com a implementação de políticas preventivas, como também papel ativo das autoridades fiscalizadoras no intuito de coibir o funcionamento irregular das mais variadas espécies de atividade econômica. Tal indicativo ainda demonstra o quão relegado é o papel da prevenção dentro das empresas, conquanto haver aparato legislativo extenso em relação a normas de saúde e segurança no trabalho e imposição de indenização por danos causados (CASTRO e LAZZARI, 2013, p.609).

Dessa forma, exposto o conceito de acidente do trabalho segundo a legislação própria, passaremos a identificar as formas de controle e prevenção de acidentes estabelecidas pelo Direito Previdenciário e Tributário, em especial. Observar-se-á que existem estudos interdisciplinares acerca das doenças e atividades desenvolvidas pelo trabalhador, conjugando aspectos que possivelmente não seriam observados se não fosse a luta organizada dos obreiros, a regulamentação legislativa e a preocupação dos empregadores.

2.1.2 Seguro de acidente do trabalho – SAT

O Seguro de Acidente do Trabalho ou simplesmente SAT encontra base constitucional no art. 7º, inciso XXVIII, no art. 195, inciso I e no art. 201, inciso I. Foi instituído ainda no governo Getúlio Vargas e se configura como mais uma garantia conferida ao trabalhador, uma vez que o SAT deverá ser custeado

⁵Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/resolucao>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

inteiramente pelo empregador, levando-se em conta os riscos da atividade desenvolvida bem como a frequência de acidentes.

Como se observará, deverão ser utilizados diversos índices e alíquotas visando aferir o valor do SAT, tendo em vista que o recolhimento desse seguro terá como parâmetro a folha de pagamento mensal, podendo chegar ao limite máximo de 6% sobre o total das remunerações adimplidas. Poderá haver majoração do SAT em caso de exposição a agentes nocivos (físicos, químicos e biológicos) os quais ensejam aposentadoria especial. Dessa forma, o SAT será suplementar, variando entre 6%, 9% ou 12%, cujas aposentadorias ocorrerão em 25, 20 ou 15 anos respectivamente (GRAÇA e VENDRAME, 2009, p. 70).

Válido destacar que no ano de 2003 chegou a ser discutida a constitucionalidade deste instituto, sob o argumento de que haveria ofensa aos arts. 195, §4º e 154, inciso I, ambos da CRFB/88. os quais tratam respectivamente da instituição de fontes destinadas à seguridade social e da competência residual da União para legislar sobre essa matéria.

Entretanto, o STF já pacificou a matéria quando do julgamento do REsp343446⁶, ratificando a constitucionalidade das Leis nº. 7.787/1989, 8.212/1991, 9.732/1998 como também dos Decretos Regulamentares nº. 2.173/1997 e 3.048/1999. Assim, a decisão afastou a necessidade de lei complementar para legislar sobre a matéria, tendo em vista que todos os requisitos para instituição de novo tributo foram devidamente observados, acrescentando ainda que se os regulamentos extrapolam os limites estabelecidos em lei, caberia, tão somente, exame de legalidade e não de constitucionalidade.

Portanto, o SAT é tributo considerado constitucional e aplicado às empresas conforme será melhor explicado nas linhas seguintes. Entretanto, *ab initio*, falar-se-á um pouco sobre o Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário, o qual não guarda relação direta com o SAT, mas é de suma

⁶Supremo Tribunal Federal. Recurso Especial nº 343446, Tribunal Pleno. Recorrente: Moretti Automóveis Ltda. Recorrido: Instituto Nacional do Seguro Social. Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília, data de julgamento em 20 mar. 2003. D.J.: 04 abr. 2003.

importância no entendimento sobre os mecanismos a disposição da Previdência para garantir cobertura efetiva aos segurados.

2.1.3 Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário - NTEP

Importa destacar inicialmente que o ordenamento jurídico brasileiro construiu amplo sistema de combate aos acidentes do trabalho, amparado no texto do art. 7º, inciso XXII da CRFB/88. Dessa forma, merece especial destaque as novas ferramentas a disposição da Previdência Social no sentido de identificar a relação entre os riscos encontrados no meio ambiente do trabalho, o ramo de atividade econômica no qual determinada empresa está inserida e as espécies de acidente com maior índice de frequência nesse setor.

Esse cruzamento de informações é possível graças à proposta de criação do Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário, mais conhecido como NTEP, realizada pela Previdência Social junto ao Conselho Nacional de Previdência Social⁷ (CNPS) por meio da Resolução nº. 1.269. A partir da Lei nº. 11.430 de 26/12/2006, regulamentada pelo Decreto nº. 6.042 de 12/02/2007, houve a inversão do ônus da prova em matéria acidentária, cabendo a empresa demonstrar que o sinistro não foi decorrente da atividade desempenhada (GRAÇA e VENDRAME, 2009, p. 82).

. Isso porque, o NTEP relaciona informações da Classificação Internacional de Doenças (CID-10) e a Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE), viabilizando a obtenção de dados verossímeis quanto à doença alegada pelo trabalhador. Dessa forma, o estudo prévio das atividades desenvolvidas em determinado seguimento econômico potencializam o surgimento de moléstias incapacitantes específicas ou mesmo de acidentes relacionados aos riscos daquela atividade, facilitando o trabalho da Previdência Social no momento de se manifestar acerca da relação entre a atividade desenvolvida pelo segurado e a doença apresentada.

Tal instrumento tem como objetivo conferir maior segurança ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) no momento de concessão dos benefícios,

⁷ É órgão do Ministério da Previdência Social criado pela Lei nº. 8.213/1991 e responsável por deliberações colegiadas. A gestão do CNPS é quadripartite, com participação do Governo, dos trabalhadores em atividade, dos empregadores e dos aposentados.

pois, sabendo quais as doenças possivelmente desenvolvidas naquela atividade, a medicina pericial do INSS pode diagnosticar precisamente qual a natureza da incapacidade apresentada pelo segurado, se de natureza previdenciária ou acidentária⁸. Dessa forma, o NTEP mostra-se essencial no momento de concessão do benefício previdenciário mais adequado ao caso concreto, responsabilizando a empresa caso haja responsabilidade efetiva.

2.1.4 Riscos Ambientais do Trabalho – RAT

É certo que para cada ramo de atividade econômica existe um risco diferenciado ao qual o trabalhador estará exposto. Atividades de escritório, por exemplo, oferecem riscos menores se comparadas ao ramo da construção civil, ao menos quanto aos acidentes fatais, tendo em vista que doenças ocupacionais também são verificadas diante de trabalhos aparentemente mais leves. Em assim sendo, o legislador propôs a instituição de percentual que seria diretamente proporcional ao nível de risco oferecido pela atividade, sendo este o papel do RAT.

Dessa forma, a Lei Federal nº. 8.212/1991 regulamentou no art. 22, inciso II, alíneas a, b e c, os percentuais que medem os riscos oferecidos por determinada atividade econômica, podendo variar entre 1% (se a atividade for de risco mínimo), 2% (se a atividade for de risco médio) e 3% (se a atividade for de risco grave). Dessa forma, a partir dessa taxa percentual será cobrada uma contribuição com o objetivo de financiar os benefícios previdenciários previstos nos arts. 57 e 58 da Lei 8.213/1991 como também daqueles decorrentes dos riscos ambientais do trabalho que acarretam maior incidência de incapacidade laborativa.

Tais valores percentuais (1%, 2% e 3%) incidirão sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos. Dessa forma, observar-se-á também a quantidade de trabalhadores que estão submetidos a determinado risco oriundo da atividade econômica, não bastando a constatação do percentual relacionado ao nível de acidentes previstos nas alíneas do citado art. 22, inciso

⁸ Disponível em: < <http://www.previdencia.gov.br/menu-saude-e-seguranca-ocupacional-nexo-tecnico-epidemiologico-previdenciario-ntep/>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

II. Válido ressaltar que o trabalhador portuário é espécie de avulso, estando devidamente acobertado, conforme disciplina legal, pelos novos instrumentos a serviço da Previdência.

Por outro lado, o legislador encontrou uma forma de melhor aferir o comprometimento da empresa no combate aos acidentes de trabalho, tendo em vista que o RAT padronizou os percentuais em decorrência do ramo da atividade, sem levar em consideração o comportamento do empregador, ou seja, se existe preocupação em se elaborar políticas preventivistas ou se há comportamento desidioso quanto às regras de SST.

Dessa forma, buscando conferir tratamento equânime em relação a quantia a ser paga pela empresa, foi instituída nova alíquota a qual se baseará em critérios objetivos no sentido de averiguar em que medida a empresa está, de fato, comprometida com a manutenção da saúde dos trabalhadores.

2.1.5 Fator Acidentário de Prevenção - FAP

Tecnicamente falando, o Fator Acidentário de Prevenção (FAP) consiste em um multiplicador variável num intervalo contínuo de cinco décimos (0,5000) a dois inteiros (2,0000), aplicado com quatro casos decimais sobre a alíquota RAT, explicada no tópico anterior⁹. Dessa forma, por meio do FAP, poderá se aferir o desempenho da empresa no combate aos acidentes dentro de determinado período, calculando de maneira equânime quanto deverá ser recolhido a título de Seguro de Acidente do Trabalho (SAT) por cada empregador.

Diferentemente dos Riscos Ambientais do Trabalho, o FAP não possui previsão legal fixa, sofrendo variações anuais em decorrência do cálculo realizado sobre os dois últimos anos de todo o histórico de acidentalidade e de registros acidentários da Previdência Social, por empresa¹⁰. Em assim sendo, como o FAP é aplicado sobre o RAT poderá haver diminuição na alíquota (FAP na faixa *bonus*) se o fator multiplicador for 0,5000; porém, há possibilidade de

⁹ Disponível em: < [http://www.receita.fazenda.gov.br/previdencia/fap.htm#Base Legal](http://www.receita.fazenda.gov.br/previdencia/fap.htm#Base%20Legal)>. Acesso em: 21 ago. 2014.

¹⁰ Disponível em: < <http://www.previdencia.gov.br/fator-acidentario-de-preveno-fap/>>. Acesso em: 21 ago. 2014.

aplicação de uma maior alíquota (FAP na faixa *malus*), se o fator multiplicador for maior que 1,0000. E, ainda, haverá manutenção dos valores originais das alíquotas RAT se o FAP for igual a 1,0000.

Para exemplificar como esse sistema é posto em prática, utilizemos os dois cenários limítrofes. Uma determinada empresa que ofereça riscos de grau leve ao seu trabalhador (tendo como parâmetro o RAT em 1%) e tenha como valor calculado para o FAP em 0,5000, deverá contribuir com um adicional para o SAT de apenas 0,5%, tendo como parâmetro sua folha de pagamento mensal, conforme inteligência do art. 22, inciso II da Lei nº. 8.212/1991. De outro modo, se a empresa oferece riscos graves ao corpo operário (tendo como parâmetro o RAT em 3%) e possua FAP calculado na casa dos 2,0000, deverá se submeter ao percentual de 6% sobre sua folha de pagamento mensal.

Portanto, o sistema de seguridade estabelecido em favor dos trabalhadores está organizado no sentido de estabelecer critérios objetivos e justos aos empresários, na medida em que possibilita a variação do SAT a depender do grau de comprometimento com as políticas de SST e dos resultados obtidos com a implementação de medidas protecionistas.

2.1.6 Seguro de Acidente do Trabalho e atividade portuária

Até aqui se buscou explicar de maneira genérica como funciona parte fundamental do sistema de prevenção de acidentes. Trata-se apenas de uma pequena fatia do projeto que existe para se tentar evitar qualquer espécie de infortúnio no meio ambiente de trabalho, tendo em vista que a Previdência Social, o Sistema Único de Saúde¹¹ (SUS) e o próprio corpo especializado em SST desenvolvem estudos e buscam alternativas para o desenvolvimento seguro das atividades normalmente desempenhadas.

Importa relatar ainda como ocorre a relação do SAT com a atividade portuária, evidenciando quais as peculiaridades inerentes a esse meio ambiente de trabalho e de que forma se concretiza tal contribuição no âmbito do porto. Essa matéria ainda não é pacífica, uma vez que envolve aspectos

¹¹ Art. 200, inciso VIII da CRFB/88 estabelece que compete ao SUS: VIII - colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.

técnicos próprios do Direito e a delimitação de institutos os quais se mostram imprescindíveis para se averiguar o procedimento adotado na atividade portuária quanto ao pagamento do SAT.

É necessário para o desenvolvimento deste tópico uma breve noção do que seria o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), tendo em vista que somente mais adiante serão analisados conceitos próprios do trabalho portuário. Assim, conforme o avançar do texto, e havendo necessidade em se adiantar aspectos próprios da organização portuária, abrir-se-á um pequeno parêntese para melhor compreensão do texto.

Em assim sendo, o OGMO, de maneira simples e objetiva, é o órgão responsável por intermediar a relação entre os trabalhadores portuários (avulsos ou não) e o operador portuário (aqueles que contratam a mão de obra), sendo esse seu objetivo primeiro (art. 32, I, da Lei Federal nº. 12.815/2013). Ainda serão destacadas outras finalidades do OGMO ao longo deste trabalho, mas neste momento é importante perceber que a responsabilidade por administrar o fornecimento do corpo operário, de acordo com a demanda do operador que exercerá determinado serviço é do OGMO.

Dessa forma, a primeira polêmica em torno do OGMO gira em torno de sua natureza jurídica ou do tipo de atividade civil que ele desempenha. A Lei Federal nº. 12.815/2013 em seu art. 32, *caput*, afirma que o OGMO será constituído em cada porto, sendo responsabilidade dos operadores portuários sua formação. Já o art. 158, inciso III, da Instrução Normativa INSS/DC 71/2002 assevera que o OGMO é entidade civil de utilidade pública sem fins lucrativos e constituído pelos operadores portuários, sendo, dessa forma, mais precisa em sua definição. Todavia, nem a Lei Federal nº. 12.815/2013 e nem tampouco a citada Instrução Normativa (IN) apontam de maneira clara qual espécie de entidade civil é o OGMO¹².

Analisando o art. 44 do Código Civil de 2002, observa-se que as entidades civis são divididas em associações, sociedades e fundações (consignadas respectivamente nos incisos I, II e III). De acordo com o

¹² Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/8870/atividade-economica-do-ogmo-e-contribuicao-para-o-sat>>. Acesso em: 16 jul. 2014.

ensinamento de Francisco Amaral as associações “são pessoas jurídicas de direito privado que se constituem para realização de fins não lucrativos (CC, art. 53)” (AMARAL, p. 327, 2010). Já as sociedades são pessoas jurídicas de direito privado que sempre objetivam o lucro (AMARAL, p. 330, 2008) e, por fim, as fundações podem ser entendidas como um complexo de bens os quais assumem feição de pessoa jurídica visando concretizar determinado interesse público, de modo permanente e estável (AMARAL, p. 332, 2008).

Assim, não restam dúvidas de que a natureza jurídica do OGMO é de associação, tendo em vista que sua atividade é estranha a obtenção de lucro e, além disso, as três outras hipóteses contidas nos incisos IV, V e VI do art. 44 do CC/2002 são facilmente afastadas, quais sejam as organizações religiosas, os partidos políticos e as empresas individuais de responsabilidade limitada, nessa ordem. Dessa forma, sedimentado esse ponto referente à natureza jurídica do OGMO, indaga-se ainda: haveria prestação de serviços na atividade desenvolvida pelo órgão gestor?

Deve-se ter em mente que a prestação de serviços necessariamente envolve a participação de terceiro interessado em sua aquisição mediante uma contraprestação. Acontece que o OGMO não exerce função em prol de terceiros, mas somente em favor dos operadores portuários, entidades responsáveis pela instalação do órgão em cada porto, conforme inteligência do mencionado art. 32 da nova Lei dos Portos. Poderiam surgir dúvidas quanto ao papel do OGMO em relação aos trabalhadores portuários, tendo em vista que há responsabilidade quanto à manutenção do cadastro e registro dos trabalhadores portuários, treinamento e habilitação profissional e seleção de nova mão de obra (art. 32, incisos II, III e IV da Lei nº. 12.815/2013). Todavia, como não existe qualquer contraprestação, também não existe o oferecimento de serviços aos trabalhadores.

Essa digressão acerca do OGMO é essencial para definirmos de que maneira ocorre a contribuição SAT no âmbito portuário. Isso porque, existe certa divergência quanto ao enquadramento do OGMO nos códigos nº. 74.99-3 (outras ativ. de serviços prestados principalmente às empr. não especific. anteriormente) ou nº 91.99-5 (outras atividades associativas, não especificadas

anteriormente), ambos da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Como devidamente explicado alhures, não há prestação de serviços pelo OGMO, razão pela qual o primeiro código deve ser afastado.

Em assim sendo, observando o disposto pelo Regulamento da Previdência Social (art. 202, §§ 3º ao 5º) aprovado pelo Decreto nº. 3048/1999, bem como tendo por base a regulamentação do RAT supracitada, pode-se afirmar que a atividade desenvolvida pelo OGMO oferece grau de risco 1, resultando na aplicação da alíquota de 1% no cálculo contributivo para o SAT, sendo essa a aplicação mais adequada ao regime do trabalho portuário se analisadas tanto natureza jurídica do OGMO como sua inscrição no CNAE.

3CONVENÇÕES E BASE PRINCIPIOLÓGICA AMBIENTAL

3.1 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT

A Convenções Internacionais promovidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), organismo historicamente engajado na luta pela implementação de condições adequadas no exercício das mais diversas profissões, que tratam da SST se mostram essenciais no desenvolvimento da

presente pesquisa. Além de possuírem forte apelo em nosso ordenamento jurídico interno, as convenções internacionais servem como molas propulsoras no desenvolvimento das leis que tratam da SST, haja vista a atualização quanto aos novos riscos encontrados no meio ambiente de trabalho como também em relação as soluções para amenizar, ou mesmo neutralizar, agentes potencialmente danosos ao bem-estar do trabalhador(FIGUEIREDO, 2000, p. 237).

Destacaremos aqui as Convenções nº. 137, 152, 155 e 161, todas devidamente ratificadas pelo Brasil¹³, as quais tratam de matérias específicas da SST bem como do trabalho portuário. Dessa forma, será demonstrado, *ab initio*, como a OIT vem encarando o problema da SST e da exposição dos trabalhadores aos riscos ambientais, principalmente por meio das Convenções nº. 155 e 161, para depois iniciar a discussão sobre aspectos específicos da atividade portuária.

Cumprе destacar, antes mesmos de falar a respeito das convenções isoladamente, que a Conferência Internacional do Trabalho, realizada pela OIT em 1975, após amplo processo de consulta a governos e entidades representativas de trabalhadores e empregadores, lançou as bases do Programa Internacional para Melhorar as Condições de Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho (PIACT), devidamente aprovado pelo Conselho de Administração em 1976. Nesse programa foram utilizados os diversos meios de que dispõe a OIT para o combate não apenas de acidentes e doenças ocupacionais, mas também visando adaptar o meio ambiente do trabalho às condições físicas e mentais do trabalhador, representando avançar considerável para a época (BEDIN, 2009, p.26).

Em assim sendo, a Convenção sobre Saúde e Segurança dos Trabalhadores (Convenção nº. 155) foi aprovada pelo Decreto Legislativo nº. 2, de 17/03/1992, ratificada em 18/05/1992 e promulgada pelo Decreto nº. 1.254 de 29/09/1994, passando a ter vigência nacional somente em 18/05/1993¹⁴. Em termos de avanço nessa Convenção, pode-se apontar o oferecimento de

¹³ Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/convention>>. Acesso em: 21 set. 2014.

¹⁴ Idem.

alguns conceitos básicos, tais como local de trabalho e saúde (art. 3, alíneas c e e). O primeiro seria todos os lugares onde os trabalhadores devem permanecer ou onde têm que comparecer, e que estejam sob o controle, direto ou indireto, do empregador; por outro lado, entendeu-se que a saúde, enquanto elemento componente do local de trabalho, abrange não só a ausência de afecções ou de doenças, mas também os elementos físicos e mentais que afetam a saúde e estão diretamente relacionados com a segurança e a higiene no trabalho¹⁵.

Outro importante fator trazido pela Convenção nº. 155 foi a determinação do princípio da política nacional, o qual dispunha acerca da importância em se estabelecer uma política de prevenção específica sobre cada ambiente de trabalho, além de se revisar periodicamente tais políticas, buscando identificar os maiores problemas, elaborar meios eficazes para resolvê-los, definir a ordem e a prioridade das medidas e, por fim, avaliar os resultados (art. 7).

Conforme se observará no tópico relativo ao princípio da educação ambiental, essa Convenção da OIT conferiu especial enfoque a necessidade de inclusão da SST nos mais variados níveis de ensino, dentre eles o superior técnico, médico e profissional, almejando em última análise o treinamento adequado de todos os trabalhadores (FIGUEIREDO, 2000, p. 71). Vale salientar que a Convenção nº. 155, juntamente com o Programa Internacional para Melhora das Condições e Meio Ambiente do Trabalho (PIACT) e o Capítulo 29 da Agenda 21 ("Fortalecimento do Papel dos Trabalhadores e seus Sindicatos), foram importantes também para conferir maior autonomia do Direito Ambiental enquanto ciência¹⁶.

Essa é a posição de Figueiredo (2000, p. 237). segundo o qual o Programa Internacional para a Melhoria das Condições e Meio Ambiente de Trabalho (PIACT), realizado em conformidade com o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), se revela como um verdadeiro marco histórico da luta da OIT em defesa da Saúde, da Segurança e do Meio

¹⁵ Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/504>>. Acesso em: 21 set. 2014.

¹⁶ FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. Tutela da saúde dos trabalhadores sob a perspectiva do direito ambiental. Jus Navigandi, Teresina, ano 5, n. 48, 1 dez. 2000. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/1203>>. Acesso em: 12 out. 2014.

Ambiente de Trabalho, consubstanciando o posicionamento adotado neste trabalho. A participação da OIT na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio/92) foi bastante destacada. O capítulo 29 da Agenda 21 reveste-se de um significado intenso, introduzindo o tema Saúde e Segurança no Trabalho como elemento diretamente relacionado à tutela do meio ambiente.

A partir de então a SST entra em pauta como instrumento a serviço da manutenção do meio ambiente salubre e equilibrado, concretizando-se no Brasil no texto das diversas Normas Regulamentadoras (NRs), as quais tratam pormenorizadamente de riscos ambientais e formas de preveni-los.

Complementando esse entendimento, a OIT propôs a elaboração da Convenção nº. 161, conhecida como Convenção sobre os Serviços de Saúde no Trabalho. Esse texto foi aprovado no Brasil pelo Decreto Legislativo nº. 86, de 14/12/1989, ratificado em 18/05/1990 e promulgado pelo Decreto nº. 127 de 22/05/1991, possuindo vigência nacional ainda em 18/05/1991. Os chamados Serviços de Saúde no Trabalho foram conceituados logo no art. 1, a, designando um serviço investido de funções essencialmente preventivas e encarregado de aconselhar o empregador, os trabalhadores e seus representantes numa determinada empresa¹⁷.

Aspecto importante disciplinado na Convenção nº. 161 se refere a necessidade de adaptação do trabalho às condições do trabalhador, e não o contrário. Assim, o polo hipossuficiente dessa relação capital-trabalho foi valorizado, ao menos no texto da convenção. Dessa forma, caberá ainda aos Serviços de Saúde no Trabalho (art. 5): identificar e avaliar os riscos encontrados no ambiente laboral; promover a adaptação do trabalho aos trabalhadores; colaborar na difusão da informação, formação e na educação nas áreas da saúde e da higiene do trabalho, bem como na da ergonomia; dentre outras funções.

Nesse momento percebe-se que existe diálogo entre a política nacional instituída pela Convenção nº. 155 e os Serviços de Saúde no Trabalho previstos na Convenção nº. 161, na medida em que um dos objetivos de

¹⁷ Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/node/507>>. Acesso em: 21 set. 2014.

ambos os textos é informar os trabalhadores acerca dos riscos inerentes ao seu ofício e, conseqüentemente, elaborar meios de combate aos elementos potencialmente danosos à saúde encontrados no meio ambiente de trabalho. Conforme se verá no tópico que tratará das NRs, os Serviços de Saúde no Trabalho são realizados aqui no Brasil pelo Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT), previsto na NR-4, o qual é composto de acordo com o número de trabalhadores empregados.

Em relação, agora, ao trabalho portuário, nota-se que a Convenção nº. 137 foi pioneira ao tratar da matéria. Ela ficou conhecida como Convenção sobre o Trabalho Portuário, sendo aprovada pelo Decreto Legislativo nº. 29 de 22/12/1993, ratificada em 12/08/1994 e promulgada pelo Decreto nº. 1.574 de 31/06/1995, passando a ter vigência nacional em 12/08/1995¹⁸.

Dentre as novidades propostas pela Convenção nº. 137 está a tentativa de trazer para o debate questões como a modernização/mecanização dos portos, necessidade de estabelecer vínculos empregatícios duradouros aos trabalhadores portuários e a questão da formação profissional dos obreiros. Dessa forma, apesar do texto antigo dessa Convenção (aprovada na 58ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho e assinada em Genebra em 1973), a ideia principal é atual, notadamente no porto de Natal, que ainda inicia de maneira tímida os avanços tecnológicos nessa área.

Continuando na análise do trabalho portuário, a Convenção 152 da OIT (aprovada pelo Decreto Legislativo nº. 84/1989, ratificada em 17/05/1990 e promulgada por meio do Decreto nº. 99.534/1990, entrando em vigor no Brasil em 17/05/1992) tem especial importância, uma vez que teve como objeto principal a segurança e higiene no porto, suprimindo lacuna da Lei nº. 8.630/1993 a qual não disciplinou o regime de SST no meio ambiente portuário.

A promulgação da referida Convenção somente veio a ocorrer em 19/09/1990 com a edição do Decreto nº. 99.534, significando marco fundamental no combate às condições insalubres e perigosas oferecidas ao trabalhador nos diversos portos espalhados no Brasil, principalmente com a criação e atuação do Grupo Executivo para Modernização dos Portos

¹⁸ Disponível: < <http://www.oitbrasil.org.br/node/491>>. Acesso em: 22 set. 2014.

(GEMPO), auxiliado por auditores fiscais do trabalho, o qual serviu de instrumento para concretização da disciplina normativa referente à SST.

É importante lembrar ainda que a atuação do GEMPO e o desvelamento de práticas abusivas contra os trabalhadores encontradas nos portos, ensejou a edição da Medida Provisória nº. 1.575/1997 a qual seria convertida na Lei nº. 9.719/1998, cujo principal objetivo foi a complementação da Lei nº. 8.630/1993. Dentre os pontos disciplinados pela nova legislação estava a questão da SST no meio ambiente portuário, resultado das diretrizes discutidas na Convenção nº. 152.

Portanto, a OIT mostrou-se como organismo fundamental na elaboração de planos de combate a riscos ambientais como também na incipiente disciplina acerca do trabalho portuário. Não à toa, somente com os avanços das discussões internacionais é que o Brasil pôde evoluir quanto a legislação referente aos portos, incrementando o potencial produtivo e sistematizando modelos de prevenção de acidentes.

Para finalizar a questão das Convenções promovidas pela OIT, seria importante também a discussão das questões de SST a nível continental, visando fortalecer práticas prevencionistas em toda a América, em especial no Cone Sul (FIGUEIREDO, 2000, p. 237). Se, com o fortalecimento do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul), houver a ratificação dessas convenções, estaríamos diante dos primeiros passos no sentido da concretização de um Direito Ambiental do Trabalho Comunitário, havendo necessidade de adequação a realidade encontrada no continente americano.

Assim, deve-se ressaltar que o avanço na formação do bloco econômico da América do Sul deverá ser utilizado no fortalecimento de políticas contra acidentes do trabalho, assim como já ocorre na União Europeia por meio da Diretiva Marco 391 (FIGUEIREDO, 2000, p. 237), instrumento essencial na disposição acerca de padrões mínimos sobre a SST. Por isso que arregimentar forças na América Latina mostra-se como alternativa viável no sentido de padronizar normas, assim como já ocorre no continente europeu através das Diretivas Comunitárias.

3.2 PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL DO TRABALHO

Este capítulo tem especial importância no desenvolvimento de um novo ramo do direito, pois objetiva demonstrar a proximidade, inclusive principiológica, entre o Direito Ambiental e o Direito do Trabalho (mais especificamente no que se refere a SST). Dessa forma, analisaremos princípios que, em um primeiro momento, foram elaborados para explicar a necessidade de proteção do meio ambiente natural, porém, deverão ser utilizados para salvaguardar interesses do próprio trabalhador.

Há que se falar neste momento, ao menos perfunctoriamente, do atual *status* dos princípios no Direito. Essa análise inicial se mostra importante tendo em vista a antiga visão do caráter meramente complementar [?] dos princípios, quando ainda estávamos diante da plena aplicação do pensamento positivista, o qual enxergava na lei a única forma de manifestação do direito.

Esse panorama começou a demonstrar sinais de esvaziamento após a Segunda Grande Guerra (segunda metade do século XX), quando o movimento neoconstitucionalista desafiou as premissas básicas do positivismo jurídico. Isso se deu em virtude da urgência em se garantir a efetividade da dignidade da pessoa humana, princípio esse amplamente vilipendiado no decorrer do século XX, o qual presenciou ao menos dois grandes conflitos mundiais.

Dessa forma, passou a ser preocupação das mais diversas constituições, dentre elas a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88), a garantia da máxima efetividade, dotando os princípios que delas emanam de aplicação imediata. Os princípios devem ser encarados como mandamentos de otimização, visando conferir ao texto constitucional a máxima efetividade possível (ALEXY, p. 90, 2006).

Isso significa dizer que a ordem principiológica não mais tinha a simples função de integrar o ordenamento em casos de lacunas mas também servir como instrumento ao Direito na solução de casos concretos. Os princípios tem uma dimensão de peso ou importância no ordenamento (DWORKIN, p. 42, 2007). Assim, devem ser analisados a partir do caso em questão.

Nessa esteira, é essencial o maior enfoque a um princípio em particular, qual seja o princípio educativo. Isso porque o universo da SST requer, como premissa básica de aplicação das diretrizes protecionistas, o constante aprendizado e reciclagem (tanto dos profissionais que atuam na área como também junto aos indivíduos que são expostos aos mais variados riscos no ambiente laboral). Dessa forma, conscientizar o operário torna-se etapa necessária no sentido de prevenir acidentes. Somente com esse diálogo prévio entre o profissional especializado em SST e o trabalhador evitar-se-ão descuidos potencialmente fatais, principalmente se levarmos em conta o meio ambiente portuário objeto desta pesquisa.

3.2.1 Princípio educativo

O princípio da educação ambiental está expressamente previsto no texto constitucional (art. 225, §1º, inciso VI), evidenciando a importância conferida pelo Constituinte Originário no tocante ao papel do Estado para concretização deste mister. Importante ressaltar desde logo a relação que o princípio educativo estabelece com o princípio da prevenção, tendo em vista que somente com o fornecimento de informações sobre o meio ambiente poderá ser despertado na população o desejo de prevenir qualquer espécie de dano ambiental.

Além de estar assegurado pelo texto constitucional o princípio da educação ambiental encontra guarida no direito internacional, tanto na Declaração de Estocolmo (no 19º enunciado) como também na Convenção n. 155 da OIT, esta última já analisada detidamente em tópico acima (FIGUEIREDO, 2000, p. 70). Em última análise a educação ambiental visa desenvolver conhecimento para a aquisição de valores necessários para lidar com problemas inerentes ao meio ambiente, encontrando, por fim, soluções sustentáveis (DIAS, p. 100).

Vale lembrar que o princípio da educação envolve ensinamentos preventivistas que podem ser adquiridos em estabelecimentos de ensino fora dos postos de trabalho, no sindicato da categoria ou mesmo em associações de classe, visando incrementar costumes e atitudes coerentes com os riscos presentes no meio ambiente laboral (VIANNA, 2013, p. 631). Isso do ponto do

vista do trabalhador, uma vez que o empregador também se sujeita ao princípio educativo, notadamente quando realiza um diagnóstico acerca das condições de labor ofertadas. Daí percebe-se a importância do RAT/FAP, exigindo maior preocupação da empresa em garantir avanços concretos no que tange a efetivação de um meio ambiente de trabalho salubre (CODO e TODESCHINI, 2009, p. 95).

Em relação a legislação específica sobre o trabalho portuário, percebe-se que a NR-29 reconhece a importância do princípio da educação ambiental, notadamente quando trata do Plano de Controle de Emergência (PCE) e do Plano de Ajuda Mútua (PAM), sugerindo também cursos de especialização e conferindo importância fundamental a Comissão de Prevenção de Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP), de acordo com o disposto no capítulo 4.

3.2.2 Princípio da equidade intergeracional

Tal princípio está assegurado no caput do art. 225 da CRFB/88 e demonstra a importância da preservação do meio ambiente para garantir o usufruto dos recursos naturais pelas gerações futuras. O termo equidade já nos transmite a ideia de tratamento equânime, justo, isento de privilégios, devendo ser observado a partir da análise do caso concreto. Sendo assim, a equidade intergeracional teria como escopo primeiro garantir um meio ambiente equilibrado ao longo das gerações, tratando de maneira equânime todos os indivíduos indistintamente. Isso porque, em virtude de sua natureza difusa, ninguém poderá ser privado do acesso ao ambiente saudável, sendo essa a consequência lógica deste princípio.

Pode-se afirmar que sua base normativa, além do caput do art. 225, encontra fundamento no Princípio 1 da Declaração de Estocolmo (1972) o qual dispõe que “o homem tem a obrigação de proteger e melhorar o ambiente para as presentes e futuras gerações”. É mantido o mesmo entendimento no Princípio 3 da Declaração do Rio (1992) ao afirmar que o direito ao desenvolvimento deve ser exercido de modo a permitir que sejam atendidas equitativamente as necessidades de desenvolvimento e de meio ambiente das gerações presentes e futuras.

Dessa forma, o princípio da equidade intergeracional busca garantir a perpetuação dos cuidados com o meio ambiente, independentemente do local ou do tempo, protegendo o livre acesso de todos aos recursos naturais e tutelando interesses da coletividade.

3.2.3 Princípio da prevenção

Optou-se aqui pela separação dos princípios da prevenção e precaução, pois, apesar de possuírem base legal semelhante, a proposta de cada um mostra-se diferente. A história de ambos os princípios tem como marco inicial o 15º Enunciado da Declaração do Rio de Janeiro, encontro mundial organizado pela ONU no ano de 1992. Pode-se dizer que tal enunciado dialoga diretamente com o art. 12 da Convenção nº. 155 da OIT, haja vista que este último dispositivo impõe uma série de regras a ser observadas para o manuseio de máquinas e equipamentos no intuito de se evitar maiores danos ao meio ambiente (FIGUEIREDO, 2000, p. 68).

Além disso, a própria CLT, nos arts. 160 e 161, estabelece diretrizes para efetivação do princípio da prevenção, estabelecendo a obrigatoriedade da chamada inspeção prévia para abertura de qualquer estabelecimento (também disciplinada na NR-01), no primeiro dispositivo; enquanto que no art. 161 é conferido poder de interdição e embargo ao Delegado Regional do Trabalho. Apresentados os dispositivos que regulamentam a necessidade de prevenção no Direito Ambiental, passa-se agora a explicação de sua finalidade.

Tal mandamento principiológico objetiva combater intervenções ambientais que comprovadamente prejudicarão o equilíbrio ambiental. A certeza do dano advém de estudos científicos acerca do projeto a ser realizado em determinada área, não sendo mera probabilidade ou expectativa de dano. Em assim sendo, a prevenção determinará a adoção de medidas que diminuam ou anulem por completo os danos ambientais iminentes.

Por isso afirmou-se nas linhas acima que o princípio da prevenção está imbricado com o princípio da educação, na medida em que a educação ambiental possibilitará posicionamento fundamentado acerca de intervenções no meio natural. Na medida em que se fornecem informações por meio de

cursos especializados como também através do estudo acerca da legislação própria da matéria, a probabilidade de se verificar violações aos direitos ambientais diminui, pois a sociedade restará ciente das práticas abusivas que poderão ser perpetradas.

3.2.4 Princípio da precaução

Quando se fala em precaução, evidencia-se maior rigor no cuidado com o meio ambiente. Isso porque, mesmo sem haver comprovação científica incontestável acerca do dano, o ato potencialmente lesivo será proibido. Esse princípio encontra fundamento na supremacia do interesse público, uma vez que o meio ambiente terá preferência diante da incerteza sobre sua incolumidade.

Deve-se frisar que quando a produtividade de uma determinada empresa entra em choque com a saúde do trabalhador, faz-se necessária a observância deste princípio da precaução aliado ao da prevenção. Isso porque a vida e saúde do obreiro são consectários da dignidade da pessoa humana (FIGUEIREDO, 2000, p. 236), configurando-se como direitos indisponíveis. Assim, caberá ao responsável pela execução da atividade reduzir ao máximo o risco ao qual o obreiro está exposto ou mesmo cessar o trabalho que vinha sendo realizado, pois, somente dessa forma, estaria se protegendo a integridade física e a salubridade do meio ambiente.

3.2.5 Princípio da responsabilidade ecológica

A responsabilidade ecológica é decorrência da própria responsabilidade civil, tendo por consequência o dever de reparação concreta do dano causado ao meio ambiente. Dessa forma, o art. 225, §3º, da CRFB/88 afirma que haverá sanções penais e administrativas ao causador do dano, independentemente da reparação dos mesmos. Ademais a Lei nº. 6.938/1999 em seu art. 4º, inciso VII prevê o princípio da responsabilidade ao determinar que a Política Nacional do Meio Ambiente preverá penas de reparação ao poluidor ou predador, nos moldes do dispositivo constitucional.

Por outro lado, percebe-se que o Princípio 13 da Declaração do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente também é nesse sentido, na medida em que

propõe a criação de legislação específica sobre a matéria, prevendo a responsabilização de infratores e indenização as que foram prejudicados, tanto dentro do território sob os quais os Estados têm jurisdição como também fora deles.

3.2.6 Princípio da informação

No âmbito nacional, o princípio da informação pode ser encontrado em vários textos legais, tais como: arts. 220, 221 225, § 1º, VI da Constituição Federal; arts. 6º e 10 da Lei 9.795/99 (Lei de Política Nacional do Meio Ambiente); e até da Lei Federal 7.802/89 (Lei de Agrotóxicos). Informação e educação se relacionam diretamente, tendo em vista que a segunda é meio para se alcançar a primeira. Dessa forma, mais uma vez resta evidente que os princípios do direito ambiental do trabalho devem ser interpretados conjuntamente, visando a máxima efetividade do texto constitucional no tocante a proteção desse bem jurídico.

Alguns autores defendem, inclusive, que o princípio da informação aliado ao princípio da participação, próximo a ser comentado, deveriam ser unidos em um só, surgindo o princípio da gestão democrática¹⁹. Entretanto, tal expressão parece ser excessivamente ampla, devendo haver o cuidado científico e metodológico em distinguir os elementos que fazem parte dessa gestão. Dessa forma, apesar de concordar que a informação e a participação potencializam a gestão democrática do meio ambiente e de qualquer outro bem público, é necessário distinguir quais os requisitos que compõe cada princípio ambiental.

3.2.7 Princípio da participação

Por fim, o princípio da participação também foi objeto de debate na Declaração do Rio de Janeiro de 1992, sendo de fundamental importância para a efetivação da cidadania. Isso porque a participação pode ser encarada em ao menos três perspectivas, nas palavras de Paulo Affonso Leme Machado (*apud* FIGUEIREDO, 2000, p. 69):

¹⁹Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=5083>. Acesso em: 12 set. 2014.

em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=5083>. Acesso em: 12 set. 2014.

[..] primeira – participação das pessoas, através das ONGs, nos conselhos ambientais; segunda – participação das pessoas e entidades na fase de comentários e na fase de audiência pública no procedimento de estudo de impacto ambiental e terceira – participação em ações judiciais.

Através do princípio da participação, os indivíduos passam a ter papel ativo na defesa do meio ambiente, uma vez disponibilizados meios jurídicos efetivos para tal mister, tais como a ação civil pública, a ação popular e o mandado de segurança coletivo. Ademais, o trabalhador individualmente pode pleitear condições melhores de trabalho ou mesmo indenização por ter sido exposto a agentes por meio do dissídio individual (reclamação trabalhista) ou do dissídio coletivo.

Este princípio, em última análise, traduz o envolvimento de todos os segmentos da sociedade organizada nas questões ambientalistas, como por exemplo prevê o art. 3º, II, da Lei nº. 8.213/1991, o qual determina a participação de nove membros da sociedade civil no Conselho Nacional de Previdência Social, cujos objetivos envolvem a discussão acerca do meio ambiente laboral.

Atribuindo responsabilidade à sociedade pela preservação ambiental, este princípio conscientiza-a de sua parceria com o Governo, para gerir e zelar pela questão do meio ambiente. O princípio da participação dialoga diretamente com o direito à livre organização (BONCIANI, 1996, p. 62), segundo o qual caberia ao trabalhador papel mais ativo tanto na CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes) como também no SESMT (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho), acompanhando mudanças tecnológicas, propondo ritmo de trabalho adequado a suas limitações físicas e deliberando acerca da qualidade dos produtos fundamentais a sua atividade.

4 A SUPERAÇÃO DA INVISIBILIDADE E A EMERGÊNCIA DA PARTICIPAÇÃO POLÍTICA COMO EFETIVAÇÃO DO PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO

Objetivando conferir abordagem não apenas técnica acerca da matéria, propõe-se também analisar o problema da saúde e segurança em uma roupagem sociológica. Isso porque é urgente a apresentação de leitura aprofundada da realidade vivenciada no ambiente de trabalho portuário do Natal e, para se alcançar tal objetivo, seria insuficiente a utilização e interpretação das normas e diretrizes relacionadas com a prevenção de acidentes quando a precarização do trabalho portuário mostra-se como *locus* para discussão além da Lei.

Dessa forma, o estudo aqui desenvolvido almeja também realizar paralelo do atual panorama da atividade portuária potiguar no que concerne aos riscos ocupacionais e demais aspectos da SST com a necessidade em se apresentar uma base teórica relevante para matéria. Tal interseção do plano das ideias com a práxis nos auxilia a refletir e encontrar alternativas aos problemas diagnosticados no cotidiano dos trabalhadores.

Acredita-se que a solução para melhorar o meio ambiente de trabalho encontra-se não apenas na legislação, normas técnicas e resoluções propostas por especialistas, mas também na proposta de pensadores e teóricos cuja pesquisa vislumbra cenários mais amplos, estudando o problema das relações sociais num enfoque distante da discussão tecnicista. Surge daí a importância do paralelo a ser tratado, pois com a apresentação e discussão da teoria sociológica será possível a observação diferenciada do microcosmo objeto deste estudo, notadamente em virtude do desapego aos critérios tidos como “científicos”, conforme se demonstrará nas linhas seguintes.

Em virtude da importância atual de seus pensamentos bem como do diálogo com a realidade a ser retratada, escolheu-se a proposta de Boaventura de Sousa Santos para fundamentar o olhar crítico acerca das relações sociais existentes no ambiente de trabalho portuário northeriograndense. Dispensando apresentações, o pensador português nos transmite diversos conceitos para que se possa melhor compreender a realidade globalizada e o modelo político-econômico-social neoliberal.

Inconformado com a disseminação de práticas hegemônicas em detrimento das experiências locais, Boaventura elaborou uma série de palestras e textos os quais criticam veementemente a difusão do modelo capitalista desenfreado, a massificação do conhecimento tido como científico, a crise democrática mundial e a ausência de maior participação social na vida política. Entretanto, a análise proposta pelo mestre lusitano será direcionada para a realidade vivenciada pelos trabalhadores portuários, visando com isso demonstrar a importância do estudo multidisciplinar mesmo em atividades onde, aparentemente, a aplicação de diretrizes técnicas seria satisfatória para alcançar resultados desejáveis.

Assim, existem ao menos três conceitos na teoria de Boaventura que serão detidamente estudados, quais sejam: sociologia das ausências, sociologia das emergências e ecologia dos saberes. Aliando tais conceitos com a análise crítica da participação democrática, acredita-se que o ambiente de trabalho portuário seria melhor estruturado em diversas dimensões, tanto no que concerne aos ditames da SST em seu viés científico bem como no próprio caráter prevencionista, dialogando com os princípios já discutidos no capítulo anterior.

É importante frisar que o objetivo não é realizar um resumo da obra de Boaventura de Sousa Santos nem tampouco discutir amplamente todo o legado científico desse pensador até hoje, pois o foco principal do trabalho é o desvelamento da experiência portuária potiguar sob a ótica da acidentalidade e dos obreiros. Por outro lado, as ideias propostas por Boaventura auxiliam na compreensão do pensamento dos trabalhadores (conforme será melhor percebido no último capítulo), por isso que alguns conceitos chaves serão analisados a seguir.

4.1 A SOCIOLOGIA DAS AUSÊNCIAS E DAS EMERGÊNCIAS

A sociologia das ausências e das emergências mostram-se como subsídio precioso no desenvolvimento da presente pesquisa acadêmica, uma vez que se relacionam com o problema enfrentado tanto no âmbito da SST como também em relação ao ambiente de trabalho específico do porto de Natal/RN. Porém, faz-se necessária breve explanação do panorama vislumbrado por Boaventura atualmente (no cenário notadamente neoliberal que domina boa parte do Ocidente) para compreender em que momento foi proposta essa inovadora maneira de pensar a sociologia.

A crítica se inicia com a pesquisa sobre o modelo de racionalidade ocidental, tido como ultrapassado diante das novas demandas observadas no mundo por se satisfazer com um conhecimento limitado pela própria metodologia científica. Como consequência desse tipo de razão dominante, no qual o saber válido se restringe ao que se configura como ciência, é apontada a noção de tempo linear e infinito, ou seja, acredita-se numa escassez de

possibilidades/alternativas no presente e a expansão do futuro como mero plano de expectativas (SANTOS, 2002, p. 3).

Entendamos esse trecho inicial como se a ideia de ciência hoje limitasse os horizontes de possibilidades em virtude do formalismo metodológico, acarretando a falta de perspectivas futuras. Isso significa que várias outras espécies de experiências, o chamado conhecimento não-hegemônico (SANTOS, 2002, p.34), deixam de ser devidamente consideradas, havendo, com efeito, desperdício de experiências.

Em assim sendo, um dos problemas da atual estágio científico é a existência da chamada *razão indolente*²⁰, impregnada no modo como se produz conhecimento, criando barreiras ao pensamento oriundo de fontes tidas como não ortodoxas. Diante desse cenário, Boaventura propõe a chamada *razão cosmopolita*, a qual pressupõe três procedimentos sociológicos: *a sociologia das ausências*, *sociologia das emergências* e *o trabalho de tradução* (SANTOS, 2002, p. 3).

Daí a importância desse novo modelo proposto: a forma de se pensar atualmente acaba marginalizando e excluindo experiências valiosas para o homem. Como exemplo desse panorama, Boaventura se utiliza da figura dos índios (SANTOS, 2002, p. 27), afirmando que não obstante a ausência de reconhecimento científico dos usos e costumes cultivados pelos aborígenes, ninguém melhor do que eles para propor métodos de proteção ao ecossistema amazônico. Isso significa dizer que a experiência dos povos nativos, cuja missão intrínseca é a manutenção equilibrada do ambiente no qual estão inseridos, deve ser valorizada, apesar de não se rotular tal experiência como produção científica.

Dessa forma, a sociologia das ausências propõe uma alternativa para concretização da emancipação social na medida em que evidencia práticas olvidadas pelo conhecimento hegemônico. Pode-se dizer que busca expandir o presente em detrimento do futuro, criticando a mencionada razão indolente,

²⁰A razão indolente ainda é dividida em quatro espécies: razão impotente, arrogante, metonímica e proléptica (SANTOS, p.4, 2002). Como o objetivo não é o aprofundamento na teoria de Boaventura, é suficiente entender o significado da razão indolente.

haja vista que o modelo de racionalidade ocidental dominante desconsidera qualquer espécie de pensamento dissociado dos pressupostos científicos amplamente aceitos na comunidade acadêmica (SANTOS, 2002, p. 02).

O conceito proposto pelo pensador português sugere a investigação de modelos, processos e procedimentos heterodoxos os quais possibilitem a ampliação da experiência humana, desvelando práticas esquecidas ou relegadas ao esquecimento pela força opressora do mundo moderno e da ciência tradicional. Assim, o trabalho de tradução exsurge como “procedimento capaz de criar uma inteligibilidade mútua entre experiências possíveis e disponíveis sem destruir sua identidade” (SANTOS, 2002, p.4).

Essa forma de pensar a sociologia deve ser entendida dentro do contexto segregacionista em que estamos inseridos (fragmentação ou atomização do conhecimento), pois a ideia de Boaventura foi despertar a sociedade para a experiência diariamente desperdiçada pela sedimentação da razão indolente, do rigor científico e da monocultura dos saberes (SANTOS, 2002, p. 30). Deve-se aceitar que o conhecimento técnico e científico (tão propugnado no âmbito da SST por meio das normas, portarias e resoluções emanadas do MTE) é incompleto, sendo imperiosa a observação de outros meios capazes de aperfeiçoar e, por conseguinte, humanizar o meio ambiente do trabalho.

Por isso que a sociologia das ausências é imprescindível na análise aqui apresentada, na medida em que o próprio corpo operário, por vezes, deixa de ser ouvido e a precarização das relações trabalhistas estabelecidas no porto dificulta o diálogo entre as categorias. Como exemplo disso, pode-se citar o trabalho realizado por Silvia Maria de Araújo (2013, p. 581), no qual ela aponta a intensificação da jornada, a desproteção, a redução salarial, a desregulamentação, os empregos terceirizados e a própria intermitência na prestação do labor no porto como fatores que fragilizam a classe trabalhadora.

Assim, a sociologia das ausências tornaria possível o desvelamento da realidade vivenciada pela classe dos portuários, principalmente se levarmos em conta a situação do porto de Natal, haja vista que não se confere a devida

atenção aos trabalhadores e, além disso, o regime de contratação acaba dificultando a formação de uma identidade enquanto classe.

Traçando o paralelo com a garantia constitucional insculpida no art. 7º, inciso XXII (segundo a qual é assegurado ao trabalhador redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança) nota-se a importância dos profissionais responsáveis por garantir a aplicabilidade dos princípios preventivistas. É nesse momento que se pretende estabelecer processo dialógico entre o corpo de especialistas na área de SST com os próprios trabalhadores, fomentando a democracia participativa na elaboração das políticas de segurança e aplicando a solução proposta pela sociologia das ausências.

Deve-se frisar que na construção das normas regulamentadoras atualmente vigentes no Brasil, são formadas comissões tripartites as quais envolvem representantes do governo, das empresas e os próprios obreiros. Por outro lado, certo é que com o avançar do tempo e com a existência de peculiaridades em cada ambiente de trabalho, as normas regulamentadoras necessitam ser colmatadas pela realidade singular de cada ambiente laboral, por exemplo, adequando o texto idealizado na comissão tripartite com o avançar da tecnologia empregada nos portos brasileiros.

Por outro lado observa-se também a emergência de uma sociologia capaz de compreender o atual panorama globalizado que nos é proposto. Dessa forma, a sociologia das emergências funciona como uma extensão da sociologia das ausências na medida em que busca contrair o futuro a partir do maior cuidado com as experiências locais, conferindo oportunidades plurais e concretas antes inexistentes em virtude da razão indolente. Isso significa dizer que enquanto a sociologia das ausências expande o presente diante das maiores possibilidades, a sociologia das emergências contrai o futuro, conferindo possibilidades concretas e plurais diante das atividades desenvolvidas atualmente (SANTOS, 2002, p. 21).

Como fundamento maior dessa segunda proposta da visão sociológica, Boaventura aponta o “Ainda-Não” (NochNicht), hipótese essa longe do Tudo (Alles) ou Nada (Nichts) sedimentado na filosofia ocidental. Tal fundamento foi

extraído do conceito proposto por Ernst Bloch, segundo o qual o “possível” é frequentemente esquecido dos ensinamentos filosóficos atuais. Segundo Boaventura o “Ainda-Não” deve ser utilizado no presente para dilata-lo, criando um universo maior de possibilidades para o futuro.

Isso porque segundo os ditames racionais que vigoram no Ocidente, as possibilidades do presente já estariam “dadas”, engessando processo de pensamento inovador e a especulação. É certo que o momento em que se vive é repleto de potencialidades, ou seja, reunião de capacidade (potência) com possibilidades (potencialidade). Diante desses conceitos é que se persegue incessantemente a propositura de novas opções no “agora”, comportamento esse que potencializa atividade criadora no futuro próximo, diferente do destino fadado ao mesmo resultado da lógica linear do tempo baseada na razão indolente (SANTOS, 2002, p. 22).

É diante desse quadro que se realizam pesquisas para evidenciar movimentos invisíveis aos olhos desatentos, recheando o presente de informações e propostas as quais poderão ser implementadas logo em seguida. O “Ainda-Não” funciona como estímulo aos estudiosos, deixando de lado o universo hermético de possibilidades conferido pelo estudo da ciência tradicional e trazendo a tona práticas e costumes os quais poderão ser úteis no processo de transformação social (SANTOS, 2002, p. 23)

Ganha destaque nesse cenário a axiologia do cuidado em detrimento do progresso, pois o “Ainda-Não” pode resultar em esperança como também em desastres (SANTOS, p. 24). Dessa forma, a sociologia das ausências, enquanto evidencia possibilidades escondidas ou camufladas pelo rigor científico, ajuda a sociologia das emergências na busca consciente por alternativas que contestem a visão determinista do tempo linear.

Também se mostra importante esse pensamento em sua relação com o objeto de estudo do presente trabalho na medida em que com a maior participação dos atores que atuam diretamente da atividade portuária e a consequente visibilidade conferida ao porto de Natal, a tendência é que sejam potencializadas melhorias ou, ao menos, será fomentado o debate acerca do trabalho portuário.

É importante reconhecer o papel dos trabalhadores nesse processo, conferindo maior oportunidade de discussão entre eles mesmos e com os profissionais responsáveis pela implementação dos planos de saúde e segurança. Adotando tal postura, ver-se-á o “Ainda-Não” na prática, ou seja, o surgimento de possibilidades ou potencialidades antes desconsideradas. Dessa forma, a democracia participativa (SANTOS, 2002, p.28) também seria implementada por meio da atuação direta dos obreiros, na medida em que auxiliariam na elaboração de políticas de SST e na fiscalização das operações portuárias.

Na obra *Pela mão de Alice*, o autor português nos remete a uma ideia interessante, qual seja a *politização do espaço de produção* (SANTOS, 1999, p. 235), se relacionando diretamente com a democratização da relação capital-trabalho. Assim, havendo horizontalidade na relação entre o empresário e o empregado (viabilizando um espaço de diálogo aberto), o trânsito político e simbólico entre trabalhador-cidadão e cidadão-trabalhador seria facilitado.

Ambos os conceitos de sociologia das ausências e emergências se complementam na medida em que tem como objetivo desvelar práticas não-hegemônicas e incrementar o futuro de possibilidades. Somente com o maior espaço a formas de planejamento participativo e descentralizado, buscando integrar culturas diferentes entre si por meio do processo de tradução, é que se poderá expandir as experiências atuais e vislumbrar um futuro diferente, com maior possibilidade de alternativas (SANTOS, 2002, p. 45).

Nesse contexto importa ressaltar que Boaventura no desenvolver de sua bibliografia confere importância fundamental aos instrumentos contra-hegêmicos de poder e ao pluralismo jurídico (SANTOS, 2007, p. 78), acreditando que o povo, simbolizado na figura dos movimentos sociais e minoritários, devem possuir voz atuante. Isso significa dizer que o mestre português propõe em última análise a releitura de metodologia científica atual, propondo modelo mais próximo da realidade social. Tal crítica ao modelo de produção científica incentivou aqui a tentativa de se buscar contato direto com os principais responsáveis por atuar no porto de Natal/RN (isto é, o corpo operário), haja vista que, além da produção literária escassa, não existe fonte

de trabalho nessa área tão fidedigna como a voz das pessoas que fazem parte do cotidiano nesse ambiente laboral.

Tentar humanizar as relações de trabalho deve ser um dos objetivos da saúde e segurança enquanto ciência. Isto é, os responsáveis por essa área, desde o técnico até o auditor fiscal do trabalho, devem não apenas fundamentar suas decisões no corpo legal que envolve a matéria, mas também buscar ouvir dos próprios atores ligados diretamente ao processo produtivo quais são as maiores demandas enfrentadas no dia a dia.

Esse aspecto se mostra essencial quando aprendemos a importância da análise multicultural do problema a ser enfrentado. No desenvolvimento da teoria de Boaventura também é proposto o conceito de ecologia dos saberes, o qual demonstra a relevância de abrir espaço ao conhecimento periférico, encarado como “não-científico” por se desvencilhar de padrões estabelecidos pela metodologia acadêmica, enfrentando a monocultura dos saberes (SANTOS, 2002, p. 16). Assim, como nenhum saber pode ser considerado completo, sempre haverá espaço para o diálogo, superando práticas diferentemente ignorantes.

Não restam dúvidas, pois, que as ideias propostas por Boaventura dialogam com o objeto deste estudo, na medida em que defendem a participação de categorias sociais marginalizadas, como é o caso dos trabalhadores portuários, na produção do conhecimento. Assim, acredita-se que a educação ambiental possa ser construída de maneira dialética, oferecendo espaço para todos os envolvidos no ambiente portuário e encontrando alternativas plausíveis para tornar o porto seguro e consciente.

5 O TRABALHO PORTUÁRIO: DISCIPLINA NORMATIVA, PROCESSO ORGANIZACIONAL DO TRABALHO E PROBLEMAS OCUPACIONAIS

5.1 EVOLUÇÃO DA DISCIPLINA NORMATIVA

Indubitavelmente, o início da atividade portuária no Brasil teve como elemento propulsor o fim do pacto colonial com a metrópole portuguesa. Tal fato se deu em virtude da expansão napoleônica no continente europeu durante o século XIX, o qual obrigou a fuga da corte real portuguesa para o Brasil com a devida escolta britânica. Entretanto, uma das condições para que a marinha inglesa fizesse a proteção dos portugueses até sua colônia americana seria a abertura dos portos às nações amigas, desfazendo assim o monopólio exercido pelos lusitanos desde o “descobrimento do Brasil”.

Dessa forma, Dom João de Bragança (também conhecido como Dom João VI), pouco tempo após o desembarque em terras tupiniquins, promulgou o

Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas no dia 28/01/1808 em Salvador. Esse foi um dos primeiros passos para a independência política do Brasil e favoreceu largamente o comércio marítimo inglês, servindo também como fomento da atividade portuária brasileira, tendo em vista que a partir de então começou a surgir demanda de mão de obra especializada, tais como estiva e conserto de carga²¹.

Por outro lado, o Estado brasileiro somente se preocupou com a regulamentação da atividade portuária no ano de 1933 por meio da criação da Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM), cuja competência envolvia desde a matrícula dos trabalhadores portuários avulsos até a fiscalização do porto e da escala rodiziaria nos sindicatos. A composição da DTM era realizada por membros do Ministério do Trabalho, Ministério dos Transportes, Ministério da Agricultura, Ministério da Fazenda, empregadores e trabalhadores, mostrando-se como organização difusa em seus interesses²².

Posteriormente, com o advento da Consolidação das Leis do Trabalho em 1943 houve espaço exclusivo em duas seções (as de número VIII e IX do Capítulo I e do Título IV), ambas destinadas aos trabalhadores portuários. Entretanto, a maior parte das disposições contidas na CLT foram revogadas pela Lei nº. 8.630/1993, que será analisada mais adiante.

Nessa época havia coincidência dos termos trabalhador marítimo e portuário (a Capitania dos Portos era a responsável pela matrícula de ambos). Imperioso diferenciar, desde logo, a categoria dos trabalhadores marítimos dos chamados Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs). Os primeiros são espécies do gênero aquaviário, executando serviços, a bordo, necessários à navegação com segurança e à manutenção das embarcações. Eles passam meses distante do núcleo familiar e residem no próprio local de trabalho, mantendo vínculo empregatício com o armador (proprietário da embarcação). O conceito de aquaviário pode ser encontrado na Lei nº. 9.537/1998 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), senão vejamos: "Aquaviário - todo

²¹Documento online não datado. Disponível em: <http://www.oab.org.br/editora/revista/revista_08/anexos/o_trabalho_portuario.pdf>. Acesso em: 29 set. 2014.

²² MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO. Distrito Federal: Secretaria de Inspeção do Trabalho, 2001.

aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional". Por outro lado, o Decreto nº. 2.596/1998 ao regulamentar a LESTA dividiu a categoria dos aquaviários nas seguintes classes: Marítimos; Fluviários; Pescadores; Mergulhadores; Práticos; Agentes de manobra e docagem²³.

Já os TPAsexecutam atividades que envolvem o transporte de cargas, arrumação, peação, desapeação, dentre outras, ocorrendo a bordo dos navios, nos conveses e/ou porões; como também no costado da embarcação na faixa do cais, nos armazéns e nas instalações portuárias. Essa movimentação de carga ocorre dentro da área do porto organizado com a intermediação do OGMO, sendo este responsável por requisitar a quantidade de trabalhadores aptos à realização da tarefa. Essa categoria será melhor estudada quando do tópico referente a organização do trabalho portuário.

Realizada essa distinção atualmente existente, podemos continuar na evolução da disciplina normativa. Logo após a publicação da CLT houve período de forte intervenção estatal na organização portuária até a promulgação da CRFB/88. Pode-se citar como exemplo o poder das DTMs em nomear interventores dentro do sindicato (principalmente nas décadas de 1960 e 1970); a criação da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAN), a qual regulamentou a remuneração e as equipes de trabalho; e o próprio controle também por parte da DTM do sistema de rodízio dos trabalhadores no porto, exigindo nível determinado de frequência para ser mantido no sistema²⁴.

A partir da CRFB/88 houve menor ingerência estatal na atividade portuária, notadamente com a extinção da DTM e da edição da Lei nº. 8.630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos. Com essa nova ordem jurídica implantada, retirou-se a força sindical quanto à administração da mão de obra com o advento do OGMO nos portos organizados e, por outro lado, foi conferido maior enfoque a questão da negociação coletiva no âmbito

²³ CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalhadores portuários avulsos e órgão gestor de mão-de-obra. Aspectos trabalhistas e previdenciárias. Jus Navigandi, Teresina, ano 9, n. 368, 10 jul.2004. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/5434>>. Acesso em: 23 set. 2014.

²⁴MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO. Distrito Federal: Secretaria de Inspeção do Trabalho, 2001.

portuário. A figura do OGMO veio a substituir a antiga DTM na organização das matrículas, aplicação de penalidades e na quantificação dos trabalhadores necessários para executar determinados serviços.

Vale salientar que essa foi uma das mudanças centrais promovidas pela Lei nº. 8.630/1993, cujo principal objetivo foi retirar dos sindicatos obreiros a força dantes titularizada no sentido de intermediar a relação entre operador portuário e trabalhador bem como abrir à iniciativa privada a exploração dos terminais portuários. Para se ter noção da importância da nova legislação portuária no início da década de 1990, colacionamos a seguir trecho de artigo científico²⁵ o qual demonstra de maneira clara a surpresa quanto a iniciativa do governo federal em implementar tal iniciativa:

Neste momento, contrariando seu comportamento histórico de falta de ação e seguindo o bom momento da economia e do comércio exterior que estavam por se recuperar após a abertura comercial de 1990, o poder público publica uma legislação corajosa que visava à reestruturação dos terminais portuários, o progresso logístico, a retirada do poder das mãos dos temperamentais e ineficazes sindicatos de categorias, bem como a criação de órgãos gestores para bombear eficiência nas artérias laborais das estruturas aquaviárias.

Além disso, a Lei nº. 8.630/1993 foi importante também na evolução da SST no âmbito portuário, na medida em que o legislador deixou clara sua opção por designar ao OGMO o papel de responsável pela preservação da saúde ocupacional, afastando a indecisão anterior acerca da titularidade desse importante encargo. Dessa forma, passou a ser exigida a realização de treinamentos e disponibilização de meios seguros para realização das operações portuárias (SAAD, 2011, p. 456).

O atual marco regulatório do trabalho portuário foi disciplinado por meio da Lei Federal nº. 12.815/2013, a qual revogou a antiga Lei nº. 8.630/1993. Apesar das alterações tímidas no texto em vigor, destaca-se como principais mudanças a responsabilidade solidária do OGMO em casos de indenização por

²⁵ Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1181>. Acesso em: 15 ago. 2014.

acidente do trabalho e a maior abertura do setor portuário à iniciativa privada, fomentando a criação dos terminais privativos²⁶.

Antes, porém, da edição da Nova Lei dos Portos, foram editadas portarias, decretos e leis os quais serviram de base para o desenvolvimento da atual legislação. Destacar-se-á neste momento alguns dos marcos regulatórios importantes na atividade portuária e na efetivação de medidas de SST no porto. O primeiro deles é o Decreto nº. 1.467 de 1995, responsável por criar o Grupo Executivo para Modernização dos Portos (GEMPO), integrado pelos Ministérios do Trabalho, Fazenda, Transporte, Indústria e Comércio, e Marinha, sendo vinculado à Câmara de Políticas de Infraestrutura da Casa Civil da Presidência da República. O GEMPO tinha como objetivo primeiro viabilizar o funcionamento dos OGMOs e Conselhos de Autoridade Portuário (CAP), buscando, em última análise, conferir maior eficácia normativa ao disposto na Lei nº. 8.630/1993 (RENZO, 2007, p. 102).

Outro importante marco regulatório foi a edição da Lei Federal nº. 9.719 de 27 de novembro de 1998, a qual tem como origem a MP Nº. 1.575 de 4 de junho de 1997, estabelecendo aspectos importantes no sentido de complementar a Lei nº. 8.630/1993, tais como disposições acerca do trabalho portuário e multas pela inobservância dos preceitos inerentes à organização do porto (art. 10 da Lei nº. 9.719/1998).

5.1.2 Norma regulamentadora nº. 29

Eis que no dia 17/12/1997, por meio da Portaria MTE nº. 53, a comissão tripartite formada por representa dos trabalhadores portuários, empresários e o governo editaram a Norma Regulamentadora nº. 29, que trata especificamente de procedimentos de SST no porto, objetivando sistematizar o conhecimento obtido no cotidiano portuário e técnicas de prevenção de acidentes²⁷.

²⁶ CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalho portuário a partir do novo marco regulatório instituído pela Lei nº 12.815/13. Jus Navigandi, Teresina, ano 18, n. 3712, 30 ago. 2013. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/25182>>. Acesso em: 19 set. 2014.

²⁷ CARVALHO, Francisco Edivar. Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2588, 2 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/17090>>. Acesso em: 11 out. 2014.

Aspecto importante relacionado a NR-29 diz respeito ao seu grau de abrangência. Isso porque, diferentemente das outras normas regulamentadoras que são aplicáveis aos mais variados ramos de atividade, a NR-29 se direciona a área do porto organizado. A definição do que seria o porto organizado pode ser encontrada logo no art. 2º, incisos I e II da Lei nº. 12.815/2013, sendo área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto organizado.

Dessa forma, deve-se frisar que tanto empregador como empregado têm o dever de fazer cumprir as normas de SST (item 1.7 e 1.8 da NR-1). Por isso que o trabalhador consciente e bem treinado é fundamental para o sucesso das políticas de SST e da manutenção salubre do local de trabalho, na medida em que poderá exigir a aplicação das medidas previstas nas NRs.

No item 29.1.4.1 da NR-29 foi dado especial destaque às obrigações do OGMO, operadores portuários, tomadores de serviço e empregadores no que concerne ao cumprimento do disposto na regulamentação técnica. Dentre os principais pontos pode-se mencionar o fornecimento de EPI, instalações, equipamentos, maquinários e acessórios em bom estado e condições de segurança; e a realização da gestão de riscos à segurança e à saúde do trabalhador portuário de acordo com as recomendações técnicas do SESSTP e aquelas sugeridas e aprovadas pelo CPATP.

Vale lembrar que com o advento da Lei nº. 12.815/2013, o OGMO passou a responder solidariamente com o operador portuário pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho (art. 33, §2º), ensejando maior preocupação por parte desse ente em relação ao cumprimento das normas de SST. Ademais, caberá também à autoridade portuário, responsável pela administração do porto, a fiscalização das operações portuárias, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente (art. 17, VI da Lei nº. 12.815/2013).

Cabe concluir, dessa forma, que a NR-29 juntamente com a Lei nº. 12.815/2013 tentaram envolver todos os sujeitos que participam da operação portuária no sentido de implementar as condições mínimas de SST no porto, desde o operador portuário até o próprio obreiro. Em assim sendo, caso o

trabalhador desrespeite as disposições prevencionistas estabelecidas naquele ambiente poderá sofrer repreensão verbal ou por escrito, ter o seu registro suspenso pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias ou mesmo haver o cancelamento do registro (art. 33, inciso I, alíneas *a*, *b* e *c* da Lei nº. 12.815/2013), sendo responsabilidade do OGMO proceder a devida reprimenda.

Por outro lado, se o trabalhador portuário tiver vínculo empregatício caberão as sanções previstas na CLT, mais precisamente em seu art. 482, pois o regime jurídico é alterado.

Uma das discussões polêmicas acerca das normas regulamentadoras se refere ao uso de EPI. O fornecimento desses equipamentos deverá ser realizado pelo OGMO, com o devido certificado de aprovação emitido pelo Ministério de Trabalho e Emprego (MTE). Porém, o Equipamento de Proteção Coletiva (EPC) tende a ser mais importante em ambientes de trabalho como o porto, na medida em que propõe medidas cujo objetivo é mais abrangente com relação ao EPI. Um exemplo está no item 29.3.5.10, o qual determina a vistoria e fiscalização de equipamentos que movimentam carga em terra e a bordo das embarcações por profissional habilitado no CREA, devendo haver tal a renovação dessa prática a cada período de 12 (doze) meses.

Importante ressaltar que²⁸:

O não atendimento das obrigações legais acima citadas por quem de direito enseja, salvo melhor juízo, a interdição do equipamento, sem prejuízo da lavratura do correspondente auto de infração com base no artigo 10, II, da Lei nº 9.719/98. Ressalte-se que o não cumprimento das normas de segurança e saúde no trabalho portuário poderá resultar, também, em contravenção penal, na forma do artigo 19, § 2º da Lei nº 8.213/91.

O art. 27, §2º da Nova Lei dos Portos aduz ainda que a movimentação de carga a bordo da embarcação deverá seguir as orientações do comandante ou de seu preposto, sendo eles responsáveis pela segurança da embarcação nas operações de arrumação ou retirada da carga.

Continuando na análise sobre a NR-29, cabe ainda ressaltar que o OGMO (ou empregador) será responsável por: 1) proporcionar a todos os

²⁸CARVALHO, Francisco Edivar. Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2588, 2 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/17090>>. Acesso em: 11 out. 2014.

trabalhadores formação sobre segurança, saúde e higiene ocupacional no trabalho portuário, conforme o previsto nesta NR; 2) 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; 3) elaborar e implementar o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA - no ambiente de trabalho portuário, observado o disposto na NR -9; e 4) elaborar e implementar o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, abrangendo todos os trabalhadores portuários, observado o disposto na NR-7, de acordo com o disposto no item 29.1.4.2.

Outros dois instrumentos imprescindíveis no desenvolvimento da SST nos portos é a composição do Serviço Especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário (SESSTP) e a Comissão de Prevenção aos Acidentes no Trabalho Portuário (CPATP). O primeiro deverá ser custeado pelos empregadores e pelo OGMO, somente OGMO ou somente empregadores e terá formação proporcional à quantidade de trabalhadores tomados por ano em cada porto organizado (item 29.2.1.2.1 da NR-29). A composição da SESSTP corresponde a profissionais especializados na área de segurança, tais como médico e engenheiro do trabalho, mas também o próprio técnico em segurança. Ao falar acerca do papel do SESSTP em detectar riscos e buscar sua pronta eliminação, Francisco Edivar²⁹ expõe uma peculiaridade de sua vida prática enquanto auditor fiscal do trabalho no porto de Natal:

Esta última atribuição é primordial e de vital importância, haja vista que há navios mercantes que por aqui aportam que são sub standard, de bandeira de conveniência, cujos armadores não cumprem as mínimas condições de segurança e até desprezam a vida humana.

Já a CPATP ganha especial relevo neste trabalho, pois é composta pelos próprios trabalhadores em regime paritário com os representantes dos operadores portuários, se assemelhando a CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes) prevista no art. 163 da CLT e NR-05. A grande diferença entre a CPATP e a CIPA está na duração dos mandatos, tendo em vista que no regime portuário o mandato dos participantes é de 2 (dois) anos

²⁹CARVALHO, Francisco Edivar. Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2588, 2 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/17090>>. Acesso em: 11 out. 2014.

enquanto que nas demais atividades é de apenas 1 (um) ano. Além disso, a presidência da CPATP também será exercida no período de 2 (dois) anos, sendo primeiramente assumida pelo representante do OGMO, empregadores ou instalação portuária para, depois, assumir o vice-presidente indicado pelos trabalhadores.

Tal organismo deve manter diálogo direto com o OGMO e o SESSTP no sentido de informar possíveis irregularidades no desenvolvimento das atividades portuárias, relatando condições de riscos e exigindo medidas para saná-los. Daí a relevância do papel protecionista desenvolvido pela CPATP, principalmente na articulação com os responsáveis em concretizar meios de diminuir o índice de acidentalidade no porto.

Outro aspecto essencial no texto da NR-29 (item 29.1.6) é a elaboração do Plano de Controle de Emergência (PCE) e do Plano de Ajuda Mútua (PAM), os quais deverão conter ações coordenadas com outras organizações no intuito de combater incêndio ou explosão, vazamento de produtos perigosos, queda de homem ao mar, condições adversas de tempo que afetem a segurança das operações portuárias, poluição ou acidente ambiental e socorro a acidentados.

Visando demonstrar a importância desses dois mecanismos de combate a sinistros no porto, destaca-se o incêndio ocorrido no dia 26/09/2014 em um barco de pesca atracado no porto de Natal/RN³⁰. Com a ajuda do Corpo de Bombeiros e da Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte o fogo foi controlado, evidenciando a operação conjunta necessária na elaboração do PCE e PAM.

5.2 PROCESSO ORGANIZACIONAL DO PORTO

Com a devida exposição acerca do desenvolvimento histórico também da legislação pertinente à matéria, podemos agora avançar no sentido de demonstrar de que forma a movimentação de cargas ocorre dentro do porto,

³⁰ Disponível em: < <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2014/09/incendio-destroi-embarcacao-carregada-de-atum-no-porto-de-natal.html>>. Acesso em: 27 set. 2014.

evidenciando as funções individualizadas de cada trabalhador, o papel do OGMO e dos operadores portuários, bem como o regime de horas extras.

O modelo de exploração da atividade portuária foi estabelecido pela antiga legislação sobre a matéria (Lei nº. 8.630/1993), adotando o Brasil o sistema conhecido como *landlordport*, no qual o Estado detém a responsabilidade de administrar e investir em infraestrutura e a iniciativa privada explora os terminais, comprando equipamentos e contratando mão de obra, implementando o aumento de produtividade. Válido ressaltar que há concessão por um período de 25 anos (ARAÚJO, 2013, p. 583).

Pode-se dizer que o trabalho portuário é o total da energia humana despendida na realização das atividades para movimentação de carga nos portos, tais como movimentação manual de mercadorias, içamento, conferência a arrumação.

Assim, a atividade portuária compreende a movimentação de cargas realizada a bordo das embarcações e/ou em terra, utilizando-se de serviços especializados para execução do seu *mister*. Quando determinado navio atraca no porto, deflagrar-se-á o procedimento para embarque ou desembarque de mercadorias. Assim, o operador portuário, pessoa jurídica de direito público ou privado responsável pela carga, requisitará a quantidade de mão de obra necessária a execução da atividade junto ao OGMO. Vale ressaltar ainda que o operador portuário, via de regra, deverá ser pré-qualificado para realização da movimentação de carga³¹.

Dessa forma, o OGMO convocará, observando o sistema de rodízio e as horas trabalhadas por cada obreiro, o grupo responsável pelo serviço. Vale salientar que os trabalhadores poderão ser divididos em ternos, os quais se constituem numa subdivisão dentro do total de homens convocados para melhor organização e distribuição da atividade. Dessa forma, para uma determinada operação, poderão existir subgrupos responsáveis pela operação a bordo e em terra, por exemplo, constituindo-se vários ternos.

³¹MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO. Distrito Federal: Secretaria de Inspeção do Trabalho, 2001.

Nos termos do art. 40, *caput*, da Lei nº. 12.815/2013, as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância das embarcações fazem parte do trabalho portuário, sendo realizada tanto por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado como também por trabalhadores portuários avulsos. No §1º do mesmo dispositivo são mencionadas as tarefas de competência para cada espécie de trabalhador.

A capatazia (art. 40, inciso I) é o trabalho braçal ou por meio de equipamentos (empilhadeiras, pás carregadeiras, transportadores de contêineres e carretas) desenvolvido no costado do navio ou na beira do cais. Envolve a movimentação de mercadorias nas instalações portuárias, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e a descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário nas instalações portuárias³².

Já a estiva (art. 40, inciso II) é a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo (movimentação de mercadorias entre navios), arrumação da carga, peação e desapeação, assim como o carregamento e descarregamento das mesmas, quando realizadas com equipamentos de bordo³³. Note-se que a atividade da estiva pode ser classificada em virtude das funções desempenhadas pelo obreiro, tais como: contramestre geral ou do navio, contramestre de terno ou de porão, sinaleiro ou portaló, guincheiro, motorista, operador de equipamentos, estivador e peador/desapeador ou conexo.

No art. 40, inciso III, está a função de conferência de carga, que envolve a contagem de volumes, anotação de suas características (espécie, peso marca, contramarcas e número), procedência ou destino, a verificação dos estados das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e

³² Idem.

³³ Idem.

outros serviços inerentes nas operações de carregamento e descarga das embarcações³⁴.

Por outro lado, o conserto de carga (art. 40, inciso IV) se refere ao 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, sendo realizado a bordo ou em terra, sempre que se danifiquem embalagens de mercadorias nas operações de carga e descarga.

A atividade de vigilância das embarcações (art. 40, inciso V) contempla a fiscalização de entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações, atracadas ou fundeadas, bem como a fiscalização da movimentação de mercadorias nos portalós (local de entrada do navio, onde desemboca a escada que liga o cais ao navio), rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação, na área do porto organizado.

Quanto à limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos, diz-se que é de responsabilidade dos trabalhadores do bloco (art. 40, inciso VI).

Portanto, essas são as principais atividades desenvolvidas no porto, sendo a mão de obra requisitada a depender da demanda do operador portuário junto ao OGMO, o qual organizará o trabalho portuário a ser realizado. Dessa forma, entendido como se dá o processo de convocação da mão de obra bem como a legislação pertinente à matéria, passaremos agora à pesquisa de campo realizada, que teve como principal objetivo averiguar de que maneira o obreiro lida com a legislação do porto bem como os elementos da SST presentes na vida laboral.

5.3 PESQUISA DE CAMPO

A pesquisa de campo foi realizada durante dois (16/07/2014 e 17/07/2014) nas instalações do Sindicato dos Estivadores, localizado na Rua Frei Miguelinho, bairro da Ribeira na capital potiguar. O método de pesquisa

³⁴ Idem.

utilizado para absolver a experiência dos trabalhadores foi a entrevista aberta, segundo a qual se propõe alguns pontos e, a partir dessas diretrizes, busca-se extrair ao máximo o sentimento e as reivindicações dos indivíduos que atuam na chamada “beira do cais”, configurando-se em dados primários (GUSTIN e DIAS, 2013, p. 74).

A escolha específica dessa categoria de trabalhador portuário se deu em virtude da multifuncionalidade desempenhada a bordo das embarcações, sendo a amostragem intencional ou não probabilística, prescindindo de qualquer tratamento estatístico (GUSTIN e DIAS, 2013, p. 77). Assim, a categoria dos estivadores lida com diversas espécies de riscos no dia a dia, sendo responsáveis pela movimentação das cargas a bordo, operação de guindaste, organização do porão dos navios, sinalização, dentre outras tarefas discutidas anteriormente. É certo que toda e qualquer função desempenhada dentro do porto oferece riscos, entretanto a estiva merece especial atenção quando o assunto é SST.

O objetivo maior desse contato direto com os estivadores foi escutar a voz silenciada do trabalhador portuário, haja vista que a perspectiva deles é imprescindível na análise do meio ambiente portuário e há uma exigência do próprio corpo trabalhador para ser ouvido com maior frequência. Por outro lado, notou-se que o obreiro nesse ambiente de trabalho sente falta de reconhecimento profissional pela sociedade, pois muitas vezes, ao identificar o ofício em que atua, o trabalhador percebe sua invisibilidade na medida em que não há conhecimento amplo da atividade desempenhada mas também da sua própria existência.

Em assim sendo, foram escutados 9 (nove) trabalhadores, os quais terão suas identidades mantidas em segredo, com uma média de 51 (cinquenta e um) anos de idade e grau de escolaridade baixo (somente quatro entrevistados tinham o segundo grau completo). Para identifica-los utilizaremos algarismos arábicos em ordem crescente, iniciando com o Entrevistado 01 e indo até o Entrevistado 09. Além disso, vale frisar que diversos tópicos foram abordados, não se limitando aos assuntos previamente pontuados, tendo em

vista que no decorrer da conversa surgiam elementos peculiares da vida de cada trabalhador.

Dessa forma, inicialmente se sugeria uma breve explicação acerca da atividade desempenhada para, após, passarmos a reflexão acerca dos riscos enfrentados no cotidiano, os quais, por vezes são menosprezados pelo obreiro. Pontuou-se também a questão dos treinamentos e cursos oferecidos pelo OGMO e sua adequação a atividade desempenhada, envolvendo aspectos específicos da NR-29 como o PCE e o PAM. Para concluir, era solicitado a opinião do trabalhador quanto às possíveis melhorias a ser implementadas como também em relação ao panorama geral da SST no porto.

Um dos pontos que pareceu ser unanimidade entre os estivadores foi a questão do regular fornecimento do Equipamento de Proteção Individual (EPI), bem como a constante melhora na qualidade desses equipamentos, senão vejamos:

Hoje, em matéria de EPI, nós temos todos os EPIs necessários (Entrevistado 01);

A gente não tem o que reclamar do EPI (Entrevistado 02)

Tem EPI, tem técnico de segurança, tem enfermeiro e até hoje, graças a Deus, eles tão dando uma boa cobertura, entendeu? (Entrevistado 04)

Eles faz o ASO (Atestado de Saúde Ocupacional) anual. Quem trabalha na parte de guincho: audiometria e exame de visão, né? Oftalmologista... Sobre o EPI também, os EPI é tudo entregue normal (Entrevistado 05)

Olhe, quando eu comecei principalmente naquela época, entendeu? A gente não trabalhava, digamos assim, com uma bota, fardamento, capacete, só luva, entendeu? Que tinha muitas cargas que eu tinha que usar luva, mas o restante... Se trabalhasse no porão do navio, trabalhava descalço, tirava alpercata, sandália, o que fosse, sapato, entendeu? E trabalhava... Hoje não. (...) Hoje é diferente, se houver embargo de açúcar, o órgão gestor não quer que você tire a bota (Entrevistado 09).

Todavia, ainda existiram algumas críticas a atuação do OGMO, principalmente em relação a melhora constante do EPI e da maior fiscalização quanto aos equipamentos utilizados a bordo:

A única crítica que eu tenho é que o pessoal do OGMO orientasse mais o trabalhador, procurasse um meio de melhorar o EPI do trabalhador, como eu falei, a bota fosse emborrachada, não entrasse

em contato com a água, olhar situação das escadas que muita escada tá amassada, sem antiderrapante (Entrevistado 06).

Apesar do EPI não ser a panaceia dos problemas relacionados a SST no porto, é importante perceber que ao menos nesse aspecto o OGMO cumpre o papel estabelecido na Lei nº. 12.815/2013 (art. 33, inciso V) e na própria NR-29 (item 29.1.4.2, alínea b), zelando pela saúde dos trabalhadores e fornecendo de maneira adequada os equipamentos necessários ao desenvolvimento das atividades na estiva. Importante ressaltar que o atual foco da política de SST defende a busca pela implementação de Equipamentos de Proteção Coletiva (EPC) no ambiente de trabalho, tendo em vista que o potencial protetivo do EPC é mais abrangente em relação ao EPI.

Por outro lado, deverá haver prudência do órgão fiscalizador, principalmente se observarmos o art. 166 da CLT. Tal dispositivo impõe a preferência por medidas de proteção coletiva, devendo o EPI ser usado quando aquelas se mostrarem insatisfatórias. Acontece que, por vezes, a instalação do EPC é mais dispendiosa para o empregador, devendo o Ministério Público do Trabalho analisar individualmente cada situação a fim de evitar interdições desnecessárias (SAAD, 2011, p. 309).

Um exemplo de utilização do EPC no âmbito portuário pode ser observado no item 29.3.6.1 da NR-29, o qual dispõe acerca da necessidade de certificação pelo operador do guindar de que os freios segurarão o peso a ser transportado. Essa constatação prévia pelo chamado “guindasteiro” (no linguajar utilizado pelo estivador) é de fundamental importância para o desenrolar da atividade portuária, tendo em vista que uma simples medida como essa poderá salvar vidas que o EPI, isoladamente, não é capaz.

Por outro lado, notou-se que o OGMO vem deixando a desejar no que se refere à atualização dos trabalhadores por meio de cursos e treinamentos, indo de encontro ao princípio ambiental educativo. A realização de palestras com profissionais especializados em SST é essencial em qualquer ramo de atividade, objetivando um controle preventivo por meio do diálogo. O OGMO do porto de Natal não oferece cursos de atualização há pelo menos 4 (quatro) anos, conforme pode ser observado no depoimento de um dos estivadores:

Nós estamos brigando com o OGMO pra reativar os cursos. Você sabe que tem que tá se reciclando, não pode parar. (...) Nós estamos reclamando porque faz uns 4 anos que acabaram os cursos pra gente (Entrevistado 02)

Logo quando o OGMO assumiu, de vez em quando tinha uma palestras. Aí pararam com essas palestras, porque se continuam com essas palestras, lógico que vai reduzir os acidentes (Entrevistado 05).

Tal reclamação tem pertinência principalmente após a edição da Norma Regulamentadora sobre o trabalho em altura (NR-35), aprovada pela portaria da SIT nº. 313 de 23/03/2012. Isso porque essa NR estabelece no item 35.1.2 que toda atividade executada acima de 2m (dois metros) onde haja risco de queda deverá ser considerada trabalho em altura, sendo responsabilidade do empregador garantir informações atualizadas sobre os riscos e medidas de controle (item 35.2.1 alínea f).

Dessa forma, como o trabalhador muitas vezes é submetido a alturas de 10m (dez metros) ou 15m (quinze metros), em virtude do empilhamento de contêineres a bordo do navio, é imperiosa a atualização dos estivadores no tocante a técnicas de movimentação de carga em alturas elevadas, considerando fatores como o vento e a superfície na qual estão atuando. No próprio contêiner, em algumas situações, há resquícios de óleo na parte superior, dificultando o trabalho do porãozeiro, que fica vulnerável ao perigo de queda:

Quando tá chovendo e até mesmo quando as máquinas que a gente trabalha às vezes solta um óleo em cima, óleo hidráulico, então aquele óleo se a gente escorregar qualquer coisa a gente pode cair. (...) O dono lá não faz a manutenção e às vezes fica soltando óleo (Entrevistado 03)

Tem uns que já vem melado em cima de óleo, a própria maresia também. A bota parece sabão. Até eu já cai em cima de um contêiner (Entrevistado 05).

Observa-se que existe entre os trabalhadores forte influência da honra pessoal e do compromisso com o trabalho (QUEIROZ; MOREIRA; DALBELLO-ARAJO, 2012, p. 210), na medida em que mesmo não estando plenamente habilitados para o exercício de atividades em altura elevada, o obreiro põe em primeiro plano a necessidade em se realizar a operação. Além disso, quando um companheiro se recusa a executar o serviço em alturas mais elevadas por

medo, o sentimento parece ser de traição, na medida em que o terno não ficará completo e a segurança de todos os envolvidos poderá ser comprometida:

A gente tem que alimentar a família, a gente tem que subir, o serviço tem que ser feito. Mas tem uns colegas que não sobem porque têm medo e a gente respeita entre aspas, porque a partir do momento que são quatro homens e dois sobem e os outros dois não têm condições de subir e o certo é tá os quatro lá em cima... Já estou arriscando a minha vida no horário daquele que não pode e tem medo de altura, mas pra não tumultuar com o colega, e ele também tem família, a gente vai engolindo as coisas e levando do jeito que Deus quer (Entrevistado 03).

Deve-se destacar nesse ponto a questão do trabalho por produção, o qual dialoga diretamente com a SST. Percebe-se que o estivador é consciente de que a necessidade de maior produção no menor intervalo de tempo possível afeta sua saúde e segurança, uma vez que procedimentos essenciais são olvidados e a ânsia por melhorar os rendimentos financeiros ao final do dia fala mais alto. Assim, percebeu-se que os trabalhadores portuários têm consciência da importância da SST no cotidiano deles, entretanto, em alguns depoimentos, se sobressai o conflito gerado pelo ritmo de produção exigido e a efetivação de medidas de segurança:

Nós trabalhamos por produção e o trabalhador ainda hoje quer levar a produção na frente da segurança (Entrevistado 02)

Sempre cobram do trabalhador, às vezes acho que até excessivamente, porque nem tudo a gente pode seguir ao pé da letra. (...) No cais toda hora você não pode fazer o que a lei pede, porque não lhe ajuda naquele momento. (...) A lei existe pra ser cumprida, mas há certas coisas que, como diz o matuto, a gente tem que fingir que não viu. A gente trabalha por produção, a gente não quer perder tempo (Entrevistado 03).

O trabalhador ele quer ver o que? A gente que é pai de família, a gente só pensa em vir trabalhar e ganhar o pão de cada dia da gente né... Dos filhos. E tem hora que o trabalhador esquece da segurança dele a gente ver aí que tem guincheiro que trabalha nas carreiras, trabalha por produção. Então eu acho que o cara tem que trabalhar rápido, né? Isso aí é que pode causar um acidente de trabalho, né? (...) Você só vai ganhar se você colocar... Então no caso o trabalhador ele tá pensando o que? Tem hora que ele não tá visando nem o próprio trabalhador, ele tá visando em colocar a mercadoria, o contêiner pra cima, não quer saber o dano que vai causar ao outro trabalhador, né? (Entrevistado 05)

O problema é que o serviço é tão apressado que o pessoal chega e não dá nem tempo colocar o cinto – falando sobre o cinto que é fixado na gaiola que leva o trabalhador à bordo da embarcação. (Entrevistado 06).

Alguns estivadores no decorrer da conversa relatam acidentes que já presenciaram, alguns deles fatais e outros que diminuíram consideravelmente a capacidade produtiva. Em um dos relatos se evidencia a importância da SST, uma vez que por falta de sinalização a bordo do navio, um estivador caiu em um agulheiro e acabou falecendo:

Na descida do agulheiro, eu não sei por qual motivo, em vez dele subir para o convés superior, ele errou a saída, aonde não estava bem sinalizado, e ele desceu pela escada e faleceu (Entrevistado 03).

A própria questão da modernização do porto com a implantação de equipamentos de ponta, se por um lado pode diminuir os riscos de acidentes e doenças ocupacionais, acaba retirando postos de trabalho, fator esse que causa insegurança na classe dos estivadores. Por outro lado, a maior participação da iniciativa privada também é vista com maus olhos, pois, para eles, significaria a exclusão dos trabalhadores mais antigos. Essa perspectiva vislumbrada no porto de Natal parece ser comum em outros portos como o de Santos/São Paulo, conforme trabalho realizado (QUEIROZ; MOREIRA; DALBELLO-ARAJO, 2012, p. 210) no sentido de captar a sensação da classe obreira de lá. Neste trecho pode-se verificar o que pensa o trabalhador acerca da modernização exemplificada na figura do guindaste:

Mas também se aqui no porto tivesse guindaste, esse guindaste de terra por exemplo, tomaria um bocado de posto de trabalho, porque aí ia ser menos gente pra operar e fazer o serviço de três, no caso. (...) Se vier a ponte como tem nesses portos mais modernos, aí pronto, aí "lascosse"! O trabalho que a gente faz em 1 dia ele vai fazer em 1 hora. (Entrevistado 03)

Não restam dúvidas que o estivador, representante maior da classe trabalhadora portuária, sente-se desvalorizado pela sociedade e esquecido pelo governo, na medida em que as pessoas desconhecem, por vezes, que existe um porto na cidade do Natal e, ademais, faltam investimentos em infraestrutura que possam ampliar o nível de produtividade, resultando em mão de obra ociosa durante boa parte do ano.

A única cidade portuária que não conhece o porto é Natal. [...] Quando nós vamos no comércio, fazer um cartão, alguma compra, e o pessoal pergunta onde trabalhamos a gente diz que somos do porto e tem gente que pergunta onde fica o porto... Então por aí você imagina como nós nos sentimos. [...] Nós nos sentimos meio esquecidos. [...] Eu existo até certo limite, depois ninguém sabe que nós existimos (Entrevistado 02).

Aqui a gente é esquecido, a realidade é essa, o porto de Natal é esquecido. É só negócio de político mesmo: ‘eu vou botar tu ali, tu vai botar fulano, sicrano’ e assim a coisa anda, pra eles, pra classe trabalhadora não. Aqui a gente é mais penalizado (Entrevistado 03)

Às vezes a gente vai no comércio comprar uma mercadoria lá, um objeto, aí a gente chega lá aí o cara pergunta os dados né? “– Você trabalha em quê?” “Sou estivador”. O cara: “- O que é isso?” Não sabe... Muita gente não sabe o que é estivador (Entrevistado 06).

Uma prova clara da falta de atenção governamental ao porto é que desde a inauguração da ponte Newton Navarro em 21 de Novembro de 2007 ainda não foram instaladas as defensas nos dois pilares do vão central, impedindo que navios trafeguem no período da noite e exigindo o acompanhamento de dois batedores para que se possa manobrar por baixo da ponte, aumentando os custos da operação. A ausência de ação por parte do governo visando sanar tal problema afeta diretamente a escolha do porto de Natal para se movimentar cargas, refletindo na diminuição de serviços ofertados aos trabalhadores e, por conseguinte, na diminuição da renda média anual, haja vista que o regime de trabalho é por produção.

O nosso estado é bastante produtor, mas muita coisa que é produzida não sai por aqui, sai pelo porto vizinho (Entrevistado 08)

Para exemplificar como a produção é afetada diante da ausência de infraestrutura adequada no porto e nas vias de acesso, utilizaremos o trecho do Entrevistado 03 no qual ele demonstra o quão difícil foi o escoamento das pás eólicas a partir do porto:

Quando vem aquelas pás eólicas pra desembarcar, já o operador foi quem deu um jeito ali, arrumou a pista, foi na prefeitura, não sei onde ele foi. Falou lá, autorizaram ele tirar um poste com ajuda da COSERN, pra expandir a saída pra carreta poder manobrar. Ele gastou do bolso dele pra poder fazer a operação. É uma coisa que não tem nada a ver, mas já que o Estado também não ajuda muito ele teve que fazer pra escoar a produção (Entrevistado 05).

Outro problema observado nas entrevistas realizadas é a falta de um guindaste de terra no porto, obrigando os estivadores a se “acostumar” com o equipamento de guindar de cada navio que atraca no cais. Dessa forma, o risco de acidentes pelo desconhecimento do novo guindaste que chega a cada embarque e desembarque é aumentado, na medida em que o trabalhador não possui manejo reiterado no mesmo equipamento. Por outro lado, se houver a instalação do guindaste de terra, inevitavelmente a formação dos ternos

necessitará de menos trabalhadores, haja vista que tal equipamento possui maior precisão.

Tá chegando tal navio e a gente vai trabalhar sem saber como é o guincho, como funciona o guincho. No momento ali a gente vai pegando o aprendizado de como manusear o equipamento. Isso é no dia-a-dia (Entrevistado 02)

Cada embarcação, cada guincho é diferente, não existe isso de você chegar no guincho e dizer 'eu conheço esse equipamento' sempre vem um que é melhor do que o outro, vem um com defeito mais do que o outro, então você tem que se adequar a situação daquele horário de trabalho (Entrevistado 03).

Como não poderia ser diferente, as reclamações por dor nos ombros diagnosticadas como bursite e desvios de coluna são bastante comuns entre os estivadores. Apesar da manifestação ser silenciosa, prolongando-se durante vários anos até surgirem os sintomas agudos, as doenças ocupacionais fazem parte da rotina dos trabalhadores. Atualmente o panorama parece ter melhorado, tendo em vista que a utilização de máquinas para realização de movimentos antes prejudiciais é a regra. A maior parte dos estivadores adquiriram tais infortúnios ainda no período em que o porto de Natal se notabilizava pelo movimento das cargas de açúcar, exigindo esforço físico considerável e sem a devida preocupação com a questão ergonômica.

Todo trabalhador nosso tem doença. Isso do tempo do açúcar, 7 ou 8 anos atrás. (...) Eu tenho problema sério de bursite. Esses dois braços meus tem dia que eu não durmo. E aqui a maioria dos colegas nossos tem problema (...) Esforço físico grande no passado, hoje não, mas ficou as sequelas. (...) Hoje em dia saiu o esforço (físico) e entrou o trabalho repetitivo (Entrevistado 1).

Mas isso é devido a gente trabalhar carregando açúcar antigamente e o saquinho era de 50kg. E naquela época nós éramos jovens e gostávamos de brincar com 50kg, 100kg, pra mostrar que tinha mais força que o outro (Entrevistado 03)

Tenho sintoma que seja hérnia de disco, isso aí já foi adquirida no trabalho da sacaria. Inclusive não só eu, tem vários colegas aqui que já tem hérnia de disco, desvio de coluna. Tudo por conta do trabalho aqui. Logo quando começou o trabalho da sacaria aqui era que nem trabalho escravo. Era na brutalidade, a gente jogava, porque se não me engano pela lei é 2m... pra arremessar o saco, e a gente ultrapassava de 5m, 6m, 8m, e quando era pra fazer o barrote na altura de 12 sacos? Tudo trabalho braçal (Entrevistado 05).

Tenho desvio na coluna devido as posições, né? Inclusive quando nós trabalhávamos no açúcar, tinha aquele esforço repetitivo... (Entrevistado 07)

Existem estudos aprofundados em outros portos, como o de Rio Grande/Rio Grande do Sul, que demonstram a maior incidência de patologias no Sistema Osteomuscular e do Tecido Conjuntivo entre os trabalhadores portuários, como as chamadas Lesões por Esforço Repetitivo (LER) e Doenças Osteomusculares Relacionadas ao Trabalho (DORT), caracterizando-se pela existência de dor, parestesia, sensação de peso e fadiga (ALMEIDA; CEZAR-VAZ; ROCHA; CARDOSO, 2012, p. 274). A LER foi mencionada principalmente pelos trabalhadores que trabalham no guincho, conforme demonstra o trecho abaixo:

Rompi os dois tendões, fiz a cirurgia em um e vou ver se aguento mais um ano pra ver o outro. (...) Nós guincheiros estamos sentindo muito bursite, eu não sei se é o esforço repetitivo que a gente pratica no manuseio do equipamento. (...) Sempre tem alguém indo pra perícia médica com problema de coluna. (Entrevistado 02)

Para finalizar, foi selecionado trecho o qual demonstra a aplicação da sociologia das ausências e emergências no âmbito portuário. No depoimento o estivador clama por mais atenção a sua categoria, bem como pelo reconhecimento dos trabalhadores enquanto seres humanos, já que por vezes são considerados “brutamontes”:

Eu queria pedir pra você, que você divulgasse esse nosso depoimento, essas nossas reivindicações, pra ver se eles pelo menos davam mais uma atenção pra gente, porque a gente tá abandonado. Nós estamos abandonados, eles não olham pra gente, a gente é tido como não sei o que, como um brutamontes, como uns... mas não é, aqui tem gente esclarecida como você vê (Entrevistado 08).

Resta, assim, claramente demonstrado o sentimento de impotência e subvalorização dos trabalhadores portuários de Natal, representados por meio dos estivadores. É certo que a própria estrutura montada para a organização do trabalho portuário não auxilia a luta por direitos em comum, entretanto, o papel do pesquisador é justamente abrir espaço para novas discussões e dar voz à parcela da sociedade silenciada.

CONCLUSÃO

Assim, após essa ampla discussão acerca do meio ambiente portuário relacionado ao universo da SST, percebe-se a importância em se avançar em métodos que tornem a atividade laboral do ser humano mais segura, protegendo, em última análise, tanto o trabalhador como também o processo produtivo. Tal avanço envolve desde a prestação de mecanismos de controle eficazes até a concretização dos princípios que foram estudados, tais como o da educação preventiva, precaução e a equidade intergeracional, visando com isso garantir o direito fundamental insculpido no art. 7º, inciso XXII da Constituição Federal.

A própria pesquisa acerca da legislação que envolve a história do trabalho portuário evidencia que o citado processo de modernização iniciado no

início da década de 1990 ainda está em curso. Isso acarreta insegurança entre os próprios trabalhadores, já que essa questão não é debatida abertamente dentro da organização administrativa do porto junto ao corpo operário, omitindo-se informações quanto as potenciais consequências geradas pelo emprego de tecnologias.

Observou-se, além disso, a patente precarização das relações trabalhistas no porto, a presença de doenças ocupacionais e a ausência de processo de reciclagem da mão de obra. Tais fatores, aliados à baixa produção e movimentação de carga no porto de Natal/RN, acabam marginalizando esse ramo de atividade, ocasionando sentimento de invisibilidade nos trabalhadores. Nesse contexto que a teoria de Boaventura de Sousa Santos ganha aplicabilidade, tendo em vista que a sociologia das ausências e das emergências tentam, em uma interpretação conjunta, criar alternativas viáveis para problemas tidos como irrelevantes no meio social.

Tomando por base os princípios inerentes ao meio ambiente do trabalho e toda a legislação pertinente á matéria, é forçoso concluir que o porto de Natal/RN ainda precisa avançar na questão da SST. Tal reivindicação pôde ser percebida na própria fala dos trabalhadores, os quais, hoje, se mostram conscientes do direito ao exercício de seu trabalho em condições dignas, salubres e com a diminuição progressiva dos riscos. Deve ser frisada ainda a importância da reformulação das políticas prevencionistas com a participação direta dos trabalhadores, fomentando o diálogo aberto entre todos os agentes envolvidos na atividade portuária, principalmente em relação aos obreiros, cujo interesse na implementação de condições dignas é primordial.

Por outro lado, também é importante salientar que a falta de investimentos governamentais desestimula o corpo operário, na medida em que não se avança no potencial produtivo, configurando-se num problema eminentemente estrutural. Conforme se observou nas entrevistas e em notícias veiculadas nos jornais locais, até agora não foram instaladas as defensas na ponte Newton Navarro, responsável por ligar a Zona Norte de Natal ao restante da cidade. Essa ponte está localizada sobre o Rio Potengi e foi construída sobre a entrada para o Porto de Natal, sendo imprescindível a instalação das

defensas para que os navios possam trafegar no período da noite, potencializando maior produtividade ao ramo portuário potiguar.

Esse é o momento em que os agentes envolvidos na atividade portuária devem se unir em prol de melhores condições de trabalho, conquanto o sistema de contratação e a natureza esporádica do serviço dificultem melhor articulação no porto. Além disso, será necessário o desenvolvimento do processo dialético de ensino e aprendizagem entre os “estudiosos” da SST e os trabalhadores portuários, emergindo um novo modelo de leitura sociológica que foca nas experiências perdidas diante da razão “preguiçosa”, aquela que pensa ser autossuficiente, conforme leciona Boaventura.

Portanto, diante da análise do meio ambiente de trabalho portuário, acredita-se que restou comprovada a importância em se buscar o contato direto com o objeto a ser trabalhado, dando voz e oportunidade a seguimentos sociais que necessitam de um canal para expressar suas reivindicações e opiniões. O princípio da educação preventiva no combate aos problemas ocupacionais tem como premissa a participação mais ativa dos trabalhadores, sendo eles os sujeitos que deveriam ser escutados em primeiro lugar na elaboração das políticas preventivistas.

Nessa perspectiva é imperiosa a movimentação da atividade acadêmica enquanto vetor ligado às aspirações sociais, notadamente em ramos de atividade como o trabalho portuário, o qual ainda é marginalizado em nosso estado. O papel do estudioso não se limita ao mero aprendizado bancário, devendo se engajar ainda na pesquisa e extensão. Somente com o pleno funcionamento do tripé universitário (ensino, pesquisa e extensão) é que, talvez, possamos evoluir para a multiversidade.

Por essa razão, acredita-se que os objetivos específicos deste trabalho foram, com efeito, alcançados, na medida em que foi dada a devida oportunidade aos trabalhadores de falar sobre os problemas oriundos de seu ofício diário, visando com isso ampliar o debate e garantir a redução progressiva dos agentes nocivos à saúde. Portanto, reconhecendo a pequenez desta produção frente ao processo de reformulação da SST no Porto de Natal/RN, urge a necessidade de maior fiscalização nesse ambiente de trabalho

específico e maior empenho das entidades governamentais no sentido de possibilitar o aumento progressivo dos níveis de produtividade, utilizando-se adequadamente da excelente localização do porto e da mão de obra qualificada.

REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. **Teoria Geral dos Direitos Fundamentais**. Trad. Virgílio Afonso da Silva. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

ALMEIDA, Marlise Capa Verde de; CEZAR-VAZ, Marta Regina; ROCHA, Laureize Pereira; CARDOSO, Letícia Silveira. **Trabalhador portuário**: perfil de doenças ocupacionais diagnosticadas em serviço de saúde ocupacional. *Acta Paulista de Enfermagem*. v.25,n. 2, set./dez. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-21002012000200018>. Acesso em: 13 ago. 2014.

AMARAL, Francisco. **Direito civil**: introdução. 7. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

ARAÚJO, Sílvia Maria de. **Da precarização do trabalhador portuário avulso e uma teoria da precariedade do trabalho**. *Revista Sociedade e Estado*, Brasília, v. 28, n.3, set./dez. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69922013000300006&script=sci_arttext>. Acesso em: 11 jun. 2014.

BEDIN, Barbara. **Prevenção de acidentes de trabalho no Brasil sob a ótica dos incentivos econômicos**. 2009. 123 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2009.

BONCIANI, Mário. **Saúde, ambiente e contrato coletivo de trabalho: experiência em negociação coletiva**. São Paulo: LTr, 2006.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29**. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2588, 2 ago. 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/17090>>. Acesso em: 11 out. 2014.

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. **Manual de direito previdenciário**. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

DIAS, Genebaldo Freire. **Educação ambiental: princípios e práticas**. São Paulo: Gaia, 2004.

DIAS, Maria Tereza Fonseca; GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa. **(Re)pensando a pesquisa jurídica: teoria e prática**. 4. ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2013.

DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Trad. Nelson Boeira. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Direito ambiental e a saúde dos trabalhadores**. São Paulo: LTr, 2000.

MANUAL DO TRABALHO PORTUÁRIO E EMENTÁRIO. Brasília: MTE, SIT, 2001.

MELO, Raimundo Simão de. **Direito ambiental do trabalho e a saúde do trabalhador**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2010.

QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; MOREIRA, Maria Inês Badaró; DALBELLO-ARAUJO, Maristela. **O processo de modernização portuária e a produção de subjetividade: o caso do porto de Santos**. Cadernos de Psicologia Social do Trabalho, São Paulo, v. 15, n. 2, set/dez. 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/cpst/article/view/61618>>. Acesso em: 13 jun. 2014.

RENZO, Rober. **Fiscalização do trabalho: doutrina e prática**. São Paulo: LTr, 2007.

ROCHA, Julio Cesar de Sá da. **Direito ambiental do trabalho**. São Paulo: LTr, 2002.

SAAD, Eduardo Gabriel. **Consolidação das leis do trabalho: comentada**. 44. ed. São Paulo: Ltr, 2011.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências**. Revista Crítica de Ciências Sociais, 63, Outubro 2002, p. 237-280. Disponível em: <http://www.ces.uc.pt/bss/documentos/sociologia_das_ausencias.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2014.

_____. **Para uma revolução democrática da justiça**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

_____. **Pela mão de alice: o social e o político na pós-modernidade**. 7. ed. Porto: Edições Afrontamento, 1999.

SOBRINHO, Zéu Palmeira. **Acidente do trabalho: crítica e tendências**. São Paulo: LTr, 2012.

TODESCHINI, Remígio; CODO, Wanderley. **Novo seguro de acidente, novo FAP**. São Paulo: LTr, 2009.

VENDRAME, Antonio Carlos; GRAÇA, Selma de Aquino e. **FAP/NTEP aspectos jurídicos e técnicos: impacto nas finanças das empresas e reflexos na contratação de empregados e terceiros**. São Paulo: LTr, 2009.

VIANNA, João Ernesto Aragonés. **Curso de direito previdenciário**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2013.