

TRABALHADORES PORTUÁRIOS E A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO: PROTEÇÃO CONTRA A AUTOMAÇÃO E A FAVOR DA SAÚDE, HIGIENE E SEGURANÇA

Marcele Carine dos Praseres Soares

“O mar e o vento formam um composto de forças. O navio é composto de máquinas. As forças são máquinas infinitas, as máquinas são forças limitadas. Entre os dois organismos, um inesgotável, outro inteligente, trava-se o combate que se chama navegação. ”

Victor Hugo,
Os trabalhadores do mar.

as mais diversas cidades e países também é destaque quando se fala da existência dos portos.

Aqueles, contudo, que só podem contar com sua força de trabalho (“a classe-que-vive-do trabalho”) nem sempre desfrutam dos benefícios provenientes das intensas transações comerciais e das enormes cifras que daí advêm. Além de sofrerem com a perda brusca do número de empregos disponíveis nas últimas décadas por força da introdução

Introdução

A proximidade do mar, desde tempos antigos, é associada à fartura, comércio e riqueza. A facilidade de intercâmbio, não só econômico¹, mas também cultural entre

1 “As atividades envolvidas na exploração portuária constituem elementos essenciais ao desenvolvimento do comércio, ensejam a integração

.....
dos diversos meios de transporte (ferroviário, terrestre e marítimo) e são o agente principal a viabilizar o comércio internacional. No decorrer do ano de 2007 os Portos e Terminais Privativos movimentaram o total de 754.716.655 toneladas, sendo 63,1% movimentado em Terminais Privativos e 36,9% em Terminais Públicos. Destacam-se pela elevada quantidade de carga movimentada os portos de Itaguaí-RJ, Santos-SP, São Sebastião-SP, Paranaguá-PR, Aratu-BA, Angra dos Reis-RJ, Rio Grande-RS e Belém-PA.” PEREIRA, Alexandre Martineli Pimentel, *200 anos de abertura dos portos*, REVISTA DO TRIBUNAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO, N. 01, São Paulo, 2009. p. 86.



Marcele Carine dos Praseres Soares

Doutoranda e Mestre em Direito do Trabalho e Seguridade Social pela Universidade de São Paulo – USP, Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade de Lisboa, Máster em Igualdade de Gênero pela Universidade Castilla – La Mancha. Juíza do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região.

irrefreável da tecnologia, sobretudo a partir da introdução do contêiner, muitas vezes se veem atingidos por problemas graves de saúde, em razão das condições de trabalho desfavoráveis.

As alterações na organização do trabalho, sobretudo em face da automação das rotinas, impactaram não apenas na quantidade de vagas disponíveis nos portos mas também interferiram profundamente no conteúdo do trabalho. Em razão da redução do contingente necessário à operacionalização dos portos e da exigência legal de que os trabalhadores avulsos sejam registrados ou cadastrados, já é possível verificar-se o envelhecimento da população portuária.

O trabalho portuário, no senso comum, mas também na visão de estudiosos de distintas áreas, como sociólogos e médicos, sempre esteve associado à masculinidade e ao dispêndio de força física. A figura do estivador, em particular, foi associada ao trabalhador do sexo masculino, provido de músculos, com sacos de açúcar ou cereais às costas, geralmente com o dorso despido, com respiração ofegante e suor escorrendo na face. Essa realidade foi consideravelmente alterada (mas não extinta por completo, sobretudo quanto à necessidade de uso intenso de movimentos corporais) com a introdução da tecnologia no processo de acondicionamento, manipulação, carregamento e descarregamento de mercadorias, por exemplo.

A alteração desse contexto implicou tanto na redução da oferta de postos de trabalho como provocou mudança no rol de enfermidades desenvolvidas por esse segmento da classe trabalhadora.

Foi a partir desse panorama que a Organização Internacional do Trabalho

formulou normas voltadas especificamente aos trabalhadores portuários. Em busca de padrões mínimos para assegurar a manutenção dos empregos e da renda e para salvaguardar a integridade física e psíquica dos trabalhadores, foram elaboradas nas décadas de 1970 e 1980, as Convenções n. 137 e n. 152, que tratam, respectivamente, das repercussões sociais advindas dos novos métodos de processamento de cargas nos portos e da segurança e higiene no trabalho portuário.

1. O trabalhador portuário avulso

Trabalho portuário avulso é aquele realizado por prestadores de serviço de capatazia, estiva, conferência e conserto de carga e descarga, vigilância de embarcações e bloco, inscritos (registrados ou cadastrados) no Órgão Gestor de Mão-de-Obra, e que como tal, não possuem vínculo empregatício.

Embora, nos últimos anos, a redução dos postos de trabalho e o esvaziamento de algumas funções exijam do trabalhador a destreza para o exercício de atividades próprias a vários cargos, uma espécie de polivalência, o que demanda atualização e capacitação constantes, ainda é possível se distinguir, com clareza, as diversas categorias:

Assim, temos os trabalhos de embarque e desembarque das cargas realizados a bordo, de conferência, arrumação e conserto de cargas no interior dos navios, todos executados pelas seguintes categorias: estivadores (arrumam e retiram as mercadorias no convés e nos porões dos navios);

conferentes de carga e descarga (verificam, anotam e fiscalizam toda carga embarcada e desembarcada dos navios); consertadores de carga e descarga (consertam as cargas avariadas nas operações de embarque e desembarque para que haja continuidade nas operações); vigias portuários (cuidam da segurança das embarcações e das cargas); trabalhadores de bloco (arrumam e amarram as cargas, descem os contêineres e limpam a embarcação). Estes são os chamados trabalhadores avulsos.²

O trabalho portuário avulso é realizado a bordo; já o trabalho realizado em terra firme, no cais, é feito pelos empregados da administração portuária e compreende o deslocamento e a conferência das cargas dos armazéns e o trabalho com empilhadeiras e guindastes arrumando cargas, armazéns e navios.

Os trabalhadores portuários avulsos possuem vários tomadores de serviço, respondendo ao chamamento dos serviços realizado pelo OGMO (ou pela entidade sindical) – procedimento que é conhecido por “parede”, ao qual pode recusar, e embora aos tomadores se reportem quanto à execução dos serviços, recebem pagamentos e eventuais punições do órgão gestor.

Diferenciam-se do trabalho subordinado por prazo indeterminado (contrato de emprego padrão) sobretudo no que tange à ausência

de habitualidade com que prestam seus serviços para um único empregador. Embora a subordinação seja o elemento de maior destaque quando se fala da caracterização ou afastamento do vínculo empregatício, no contrato de trabalho portuário avulso, é a relação triangular que o diferencia e o identifica, eis que um dos pólos da relação é o OGMO e outro é o tomador de seus serviços, sempre variável. Há, portanto, um fracionamento da subordinação entre o órgão gestor e os operadores portuários tomadores dos serviços.

A Constituição Federal de 1988, XXXIV, por outro lado, desfez-se desta diferenciação, promovendo a igualdade de direitos trabalhistas entre os empregados e os trabalhadores avulsos, o que não impede de haver uma distinção, e por que não dizer incompatibilidade, quanto a aspectos próprios a essa modalidade contratual, como por exemplo, no que tange ao gozo de férias (e à dobra indenizatória devida em razão de seu descumprimento no período concessivo), arts. 134 e 137, da CLT, já que cabe ao próprio trabalhador deixar de se apresentar à escalação.³

2. Convenção n. 137, da OIT e a proteção do trabalho e renda em face da automação

A Convenção n. 137 da OIT, que data de 1975 e trata da proteção do trabalhador portuário no que tange ao emprego e renda, em face das alterações tecnológicas no processo de manuseio da carga, iniciou no Brasil sua vigência em 1995.

2 QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; GERALDO, Juliana Varela. *O trabalho portuário até 1970: contexto Internacional e nacional, Porto de Santos – Saúde e trabalho em tempos de modernização*, São Paulo: Fap-Unifesp, 2015, p. 43.

3 REZENDE, Roberto Vieira de Almeida. *A igualdade de direitos entre trabalhador portuário avulso e trabalhador com vínculo permanente*, REVISTA DO TRIBUNAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO, n. 01, São Paulo, 2009, p. 129.

Antes da vigência da Convenção no país, a proteção do emprego em face da automação, de forma abrangente à toda a classe trabalhadora pátria, já era uma preocupação dos constituintes que elencaram tal garantia no art. 7º, XXVII, da CF/88. Tal garantia se coaduna e deve se harmonizar com os princípios da função social da empresa e da livre iniciativa, também previstos na Constituição Federal.

Isso significa que a empresa não pode, de acordo com o comando constitucional, visar tão somente o lucro, mas deve atuar de modo que a sociedade também seja beneficiada com seu empreendimento, já que o desemprego estrutural que afeta a categoria dos portuários tem implicações severas nos custos públicos para o curto amparo do benefício social (seguro-desemprego), mas também na redução de impostos e no aumento de índices negativos de desenvolvimento humano e segurança pública.

Ocorre, entretanto, que na prática, pouco se tem feito para minimizar os efeitos da automação no país, seja no que tange à qualificação dos trabalhadores com vistas à manutenção de sua fonte de renda, seja no que pertine à proteção social em face do desemprego. Dificilmente um desempregado, principalmente aquele advindo de uma rotina de trabalho tão específica quanto a portuária, consegue novo posto de trabalho em menos de seis meses, ou o que é ainda mais remoto, se qualifica para outros segmentos. Na contramão do que reza a norma internacional, o que se tem visto é o endurecimento das leis pátrias quanto aos requisitos para recebimento do benefício de uma forma geral, que também não é conjugado com um acompanhamento efetivo e satisfatório de reinserção no mercado de trabalho.

A Constituição de 1988 se preocupou com o tema, inserindo, entre os direitos sociais conferidos aos trabalhadores, a proteção em face da automação (art. 7º, XXVII), remetendo ao legislador ordinário a regulamentação do tema. Entretanto, a proteção se conteve, até o presente momento, à instituição do benefício, tímido ainda, do seguro-desemprego (Dec.- lei 2.284, de 10.03.86), revelando o pouco caso do legislador no trato de tema tão crucial. De passagem, o número máximo de prestações de seguro-desemprego pagas ao trabalhador brasileiro é de 05, enquanto na França as prestações se estendem por 30 meses, com acompanhamento efetivo no processo de recolocação no mercado.⁴

As alterações no processo de carga, descarga, armazenamento e manuseio de produtos nos portos advieram sobretudo a partir da utilização massiva de contêiner, nos idos da década de 1990, o que, por certo, trouxe ganhos na diminuição do tempo dispendido para as atividades, otimização dos procedimentos, redução de perdas de mercadorias e incremento do lucro, tanto pela maior rapidez nas entradas e saídas dos navios (reduzindo o tempo de atracação), como pela redução de gastos com mão-de-obra. As mudanças sem dúvidas potencializaram o comércio mundial, fomentando a economia e gerando riquezas.

Antes da implantação dos contêineres, de acordo com a Associação Marítima do Pacífico, em 1960, para movimentar 28,5 milhões de toneladas de carga, os

4 NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*, Curitiba: Juruá, 2009, p. 139.

portos norte-americanos precisaram de 29,1 milhões de horas/homem trabalhadas, numa produtividade de 0.98 (toneladas/hora-homem). Com a containerização, em 1994, 199 milhões de toneladas de carga foram movimentadas, utilizando-se um total de 17 milhões de horas/homem trabalhadas, redundando numa produtividade de 11.71 (toneladas/horas-homem).⁵

Tal progresso sócio-econômico, contudo, não foi sentido pelos trabalhadores portuários, que concomitantemente ao incremento tecnológico e à potencialização dos lucros de operadores portuários e de toda a rede empresarial envolvida, viram definir a razão de seu sustento. As classes trabalhadoras pátria e internacional sofreram e sofrem com as consequências da automação no setor, que reduziram paulatinamente os postos de trabalho. Estima-se que metade dos portuários no país tenham perdido seus empregos entre os anos de 1995 e 2002. Daí a relevância do alerta trazido pelo instrumento normativo internacional.

Para que se possa situar a dimensão desse processo, basta aduzir que existiam, no Brasil, em dezembro de 1995 (quando se encerrou o Levantamento dos Trabalhadores Portuários em Atividade – LTPA 95, criado pelo Decreto 1.596, de 17 de agosto de 1995), 61.779 trabalhadores portuários. Ao final de 2002, foram contabilizados, no sistema, cerca de 34.000 trabalhadores. Houve, portanto, uma redução de quase metade do quantitativo de trabalhadores

portuários nesse processo de modernização, o qual ocorreu no mundo inteiro. E a Convenção 137 da OIT visa a regulamentar esse processo de redução de quadros, preservando o mínimo de direitos para os trabalhadores portuários.⁶

Algumas categorias foram simplesmente extintas porque não são mais necessárias ao processo produtivo, o que tem ocasionado medidas relevantes para se minimizarem os efeitos do desemprego, como a capacitação dos trabalhadores para atuarem nos mais diversos segmentos, sem a distinção de cargos (estiva, capatazia, bloco, consertadores, vigias) – a “polivalência”, e até mesmo a abolição de distinção entre as categorias que devem atuar, de forma excludente, a bordo ou no cais, de modo a melhor acomodar a massa de trabalhadores que possuem o porto organizado como meio ambiente de trabalho.

A redução de trabalhadores no terno diminuiu o contingente em metade. A tecnologia moderna não exige a requisição de capatazia, pois o embarque é feito por transporte em esteira, que leva a carga ao porão do navio – equipamento *ship loader* – então o trabalhador do costado perde sua função. Consequentemente, não se necessita do encarregado de capatazia. E, na mesma lógica, o portaló (sinalizador) se torna obsoleto.⁷

5 *Idem*, p. 14.

6 PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. Trabalho Portuário – a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil, 2ª edição, São Paulo: Método, 2008, p. 20.

7 QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; MELO, Carolina Lou de; MEDEIROS, Maria Angélica Tavares de. *A organização do trabalho portuário no processo de modernização do Porto de Santos*, p. 65/95, in *Porto de Santos – Saúde e trabalho em tempos de modernização*,

Outra medida conclamada pela OIT e que tem amparo no Brasil é a *reserva de mercado*, por assim dizer, de trabalhadores registrados e cadastrados, medida que visa preservar as já reduzidas vagas nos portos àqueles que constam das listas do OGMO, evitando portanto que sejam preteridos em favor de trabalhadores estranhos à categoria.

A preocupação externada pela Convenção n. 137, em linhas gerais, é assegurar aos portuários um mínimo de emprego e renda, de acordo com a situação econômica do país e do porto, diante das alterações advindas com a tecnologia e a automação. Para tanto, declara que incumbe à política nacional estimular os setores pertinentes para que isso se implemente, assegurando o amparo público no caso da perda do emprego, ou prioritariamente, atribuir a empregadores e organizações de trabalhadores a responsabilidade por conciliar o avanço tecnológico com a manutenção dos postos de trabalho, o que significa extrair daí “o máximo de vantagens sociais” (art. 5º).

3. Convenção n. 152, da OIT e a proteção da saúde, higiene e segurança do trabalho

A Convenção n. 152 da OIT iniciou sua vigência no Brasil em 1991, dez anos após a vigência em plano internacional. Possui 51 artigos, divididos em cinco partes (PARTE I ÁREA DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES, PARTE II DISPOSIÇÕES GERAIS, PARTE III MEDIDAS TÉCNICAS, PARTE IV APLICAÇÃO e PARTE V DISPOSIÇÕES FINAIS), sendo que a maioria dos

.....
São Paulo: Fap-Unifesp, 2015, p. 70.

dispositivos (art. 8 a art. 40) trata de questões técnicas bastante específicas relacionadas à saúde, higiene e segurança dos trabalhadores portuários e está organizada na Parte III. Elas discorrem sobre maquinário, equipamentos de proteção coletiva e individual, vestuário, realização de exames médicos, prevenção de riscos, instalações sanitárias, treinamentos e até mesmo a idade mínima de 18 anos para atuar em aparelhos de içar e outros de estivagem.

Algumas normas da Convenção n. 152 possuem conteúdo evasivo, genérico e com precisão deficiente, apresentando expressões como “sempre que possível”, “medidas suficientes ou adequadas”, “precauções adequadas deverão ser tomadas”, o que é compreensível diante da multiplicidade de ordenamentos nacionais aos quais devem se adequar e se compatibilizar, sob pena de haver baixa ratificação pelos países membros.

Não é demais rememorar que as normas internacionais, mais que coação e sanção próprias às leis nacionais, constituem alertas sobre temas e conteúdos sensíveis à maioria das realidades do trabalho, apresentando-se assim como normas mínimas de proteção do trabalhador. Seu papel não é prescrever de forma estrita uma conduta e acionar o aparato jurídico para punir seu descumprimento, mas despertar a comunidade internacional para a relevância dos temas, de modo que sua formulação seja “aberta” ou “adaptável” o suficiente para ser absorvida pela legislação nacional, sem que, contudo, perca na qualidade dos comandos que preceitua.

Em razão de sua relevância, alguns artigos são aqui transcritos:

“Art. 20, item 3. Uma ventilação suficiente

deverá ser assegurada no porão ou na entreponte de mercadorias mediante circulação de ar fresco, com a finalidade de prevenir os riscos de prejuízo à saúde causados pelas fumaças expelidas por motores de combustão interna ou de outras fontes.”

“Art. 32 — 1. As cargas perigosas deverão ser acondicionadas, marcadas e rotuladas, estivadas, armazenadas ou arrimadas de acordo com as disposições dos regulamentos internacionais aplicáveis ao transporte das mercadorias perigosas por água e à estivagem das mercadorias perigosas nos portos. 2. As substâncias perigosas só deverão ser estivadas, armazenadas ou arrimadas se forem acondicionadas, marcadas e rotuladas de acordo com os regulamentos internacionais aplicáveis ao transporte de tais substâncias. 3. Se recipientes ou containers que contenham substâncias perigosas forem quebrados ou danificados a ponto de apresentarem algum risco, as operações de estivagem diferentes das que são necessárias para eliminar o perigo, deverão ser suspensas na região ameaçada e os trabalhadores colocados em local protegido até que o risco tenha sido eliminado. 4. Medidas suficientes deverão ser tomadas para prevenir a exposição dos trabalhadores a substâncias ou agentes tóxicos ou nocivos, ou a atmosfera apresentando uma insuficiência de oxigênio ou um risco de explosão. 5. Quando trabalhadores forem chamados para ocuparem espaços confinados nos quais podem haver substâncias tóxicas ou nocivas, ou nos quais pode manifestar-se insuficiência de oxigênio, medidas suficientes deverão ser tomadas para prevenir riscos de acidentes e prejuízo à saúde.”

“Art. 40 — De acordo com a legislação ou a prática nacionais, instalações sanitárias e banheiros adequados e mantidos convenientemente limpos deverão ser previstos em número suficiente em todas as docas e a distâncias razoáveis dos locais de trabalho onde isto for praticamente realizável.”

A saúde, a higiene e a segurança do trabalho sofreram impactos consideráveis com o incremento da tecnologia na rotina portuária, o que refletiu inclusive na alteração do rol das doenças mais comumente desenvolvidas por esse segmento da classe trabalhadora.

A automatização dos procedimentos intensificou a rotina de trabalho, fazendo com que uma quantidade maior de trabalho se tornasse possível em um menor espaço temporal, tendo portanto impacto direto na aceleração do ritmo com que as tarefas são desenvolvidas, o que constitui um fator de risco tanto de acidentes típicos como do adoecimento físico e psíquico. O número de mercadorias manuseadas pelos trabalhadores aumentou de forma exponencial após a containerização, potencializando o fluxo de capital envolvido, em prejuízo, contudo, do trabalhador, que passou a sofrer maior cobrança quanto à agilidade, celeridade e precisão dos movimentos e quanto à redução de riscos e perdas.

[...] Isso porque a tecnologia entra não só modificando o processo, mas acelerando o ritmo de trabalho. Assim, parece falsa a demanda de redução de trabalhadores argumentada pelos gerenciadores. A nova forma de trabalho intensifica as fainas no porto, e, de acordo com Rosso, a intensificação significa que se trabalha mais, mais trabalho é produzido no

mesmo período de tempo considerado, e no caso do porto, pode ocorrer uma diminuição no tempo para dar conta do acelerado embarque e desembarque de cargas. Vale lembrar que o tempo de permanência do navio no Porto de Santos diminuiu. [...] ⁸

Há vários elementos que devem ser considerados quando se trata de observar especificamente o trabalho portuário e alguns dos mais relevantes são a duração e a interrupção da jornada e a abstenção do trabalho em períodos mais prolongados, como em folgas e férias. Por não possuir um único empregador, o trabalhador portuário avulso muitas vezes se submete a jornadas extenuantes de trabalho, já que pode se colocar à disposição de mais de um operador em um único dia, a depender da quantidade e da duração da tarefa apresentada, o que por vezes significa excesso de horas e ausência de descanso mínimo.

Como cabe ao próprio trabalhador a determinação de suas folgas e férias, representadas pela sua ausência no local de trabalho, em razão da incerteza constante quanto a haver ou não trabalho, ele se vê condicionado a trabalhar sempre que haja oferta, ante o receio de permanecer sem renda por prazo indeterminado. A inconstância própria ao trabalho portuário gera tanto a instabilidade financeira da classe como sua submissão a jornadas fatigantes e extenuantes, o que são ambos fatores de adoecimento.

De modo geral o trabalho portuário é condicionado a exigências elevadas de força física, de resistência, agilidade e

destreza, bem como de conhecimento, atenção e coragem e interação em equipe. Esses componentes se fazem presentes em vários tipos de fainas de forma mais acentuada ou mais leve, dependendo da carga, do navio, do dia de trabalho e das intempéries. As horas extras e a “dobra” parecem comuns quando há trabalho. O trabalhador, quando possível, engaja-se novamente no trabalho após o término da jornada, apesar de normatização da Lei 8.630, que prevê o descanso de onze horas entre duas jornadas.

Uma das características do trabalho, relacionada ao adoecimento, é o volume de trabalho disponível: se há bastante oferta, o trabalhador pode escolher aquele para o qual está mais preparado, ou que é menos exigente fisicamente, mas, quando a oferta é escassa, ele pode ser obrigado a “pegar o que tem”. A tecnologia de movimentação também interfere nesse processo: o trabalho com contêineres envolve fatores determinantes de adoecimento e esforços totalmente diferentes daqueles do embarque de sacas, por exemplo.⁹

As condições de trabalho nem sempre são as melhores, estando os trabalhadores muitas vezes submetidos a intempéries e agentes insalubres ou perigosos, a exemplo do que é relatado por estudiosas do Porto de Santos.

Apenas a categoria dos conferentes dispõe de um local de trabalho ao abrigo das intempéries: cabines confeccionadas em fibra de vidro,

⁸ *Idem*, p. 68/69.

⁹ QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; VEZZÁ, Flora Maria Gomide; MACIEL, Regina Heloisa. *As condições do trabalho portuário: uma abordagem da ergonomia, Porto de Santos – Saúde e trabalho em tempos de modernização*, São Paulo: Fap-Unifesp, 2015, p. 117.

adquiridas e disponibilizadas por seu sindicato. Embora representem um avanço em termos de conforto, esses postos de trabalho são inadequados para um clima quente e úmido: as temperaturas em seu interior podem ser significativamente mais elevadas do que a temperatura externa.

Quando trabalham dentro dos porões, os estivadores, portalós, guincheiros e consertadores podem estar expostos a temperaturas ambientes muito mais elevadas do que as do ambiente externo, pois os porões abertos recebem incidência direta de luz solar e acumulam calor, graças a sua arquitetura e seu material. Tais condições impõem uma sobrecarga cardiocirculatória que se soma ao esforço físico realizado, especialmente quando da ocorrência de umidade relativa do ar elevada.

A exposição ao clima, a agentes biológicos e fauna sinantrópica (roedores, aves, insetos) presentes no Porto de Santos é parte integrante das condições ambientais, sem que sejam disponibilizados pelas operadoras portuárias, agências ou OGMO, locais de descanso ou proteção durante o tempo de espera no início ou meio da jornada. Também não são disponibilizados protetores solares ou repelentes para insetos, além de o controle da fauna sinantrópica não ser sistematizado.

Os TPAS [trabalhadores portuários] não dispõem, nos atracadouros do cais organizado que foi possível conhecer ao longo deste estudo, de refeitórios ou lanchonetes, tampouco de sanitários. A bordo dos navios, as condições variam muito e nem sempre os TPAS embarcados têm acesso ou disponibilidade de tempo para se deslocar dos locais em que atuam até sanitários ou refeitórios. A falta

dessas facilidades impõe desconforto e contribui para agressões à saúde.

No ambiente de trabalho, tanto no cais como no navio, o nível de ruídos é elevado, tanto de motores (caminhões, guindastes, navios) quanto de impacto de metal contra metal. Há momentos em que o ruído é mais intenso, como durante os momentos de peação e despeação, em que os varões retirados são jogados de uma altura elevada sobre o convés metálico, no caso de embarque/desembarque de contêineres.

Os navios ancorados não desligam seus motores, pois dependem deles para toda a energia a bordo. Isso tem como consequência a emissão de gases da queima de óleo diesel e a ocorrência de níveis sonoros elevados no navio e em seu entorno. A movimentação de caminhões que trazem e levam as cargas movimentadas, de guindastes portêineres e *stackers* também atuam nesse sentido.

Finalmente, há duas outras características do trabalho para a maior parte das categorias portuárias com potencial de agressão à saúde. A primeira delas é o contato com substâncias e com a carga transportada e suas embalagens. Mesmo cargas consideradas não tóxicas como o açúcar, podem servir como agentes agressores nas condições de manipulação existentes.¹⁰

Vê-se, portanto, a atualidade e a relevância do tema da saúde, higiene e segurança dos trabalhadores portuários. Ainda que a ratificação da convenção tenha se dado após uma década de sua vigência em plano internacional, ela veio em boa hora vez que a

10 *Idem*, p. 117/118.

década de 1990 foi marcada pela utilização massiva do contêiner, o que alterou de forma significativa a rotina de trabalho nos portos. A ratificação da Convenção n. 152 da OIT pelo Brasil reafirma o compromisso assumido pela Constituição Federal e pela legislação infraconstitucional em zelar pelos direitos sociais e sobretudo pela higidez física e mental de seus trabalhadores.

Considerações finais

O trabalho portuário mereceu a atenção e o cuidado da OIT por meio de duas convenções, que tratam da proteção contra a automação e a favor da saúde, higiene e segurança.

No ano que se comemora o centenário da organização, nada melhor que celebrar a data recordando suas principais disposições, que têm em comum sempre o estabelecimento internacional de parâmetros mínimos para o trabalho digno e decente.

Referências bibliográficas

DURÇO, Karol Araújo. *As convenções da OIT e a regulação do trabalho portuário*. In: Alvarenga, Rúbia Zanotelli de; Colnago, Lorena de Mello Rezende (coords.). *Direito internacional do trabalho e as convenções internacionais da OIT comentadas*. São Paulo: LTr, 2014. p. 341-347.

NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*, Curitiba: Juruá, 2009.

PAIXÃO, Cristiano; FLEURY, Ronaldo Curado. *Trabalho Portuário – a modernização dos portos e as relações de trabalho no Brasil*, 2ª edição,

São Paulo: Método, 2008.

PEREIRA, Alexandre Martineli Pimentel, *200 anos de abertura dos portos*, REVISTA DO TRIBUNAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO, n. 01, São Paulo, 2009, p. 84/89.

QUEIROZ, Maria de Fátima Ferreira; MACHIN, Rosana; COUTO, Marcia Thereza (coords.). *Porto de Santos – Saúde e trabalho em tempos de modernização*, São Paulo: Fap-Unifesp, 2015.

REZENDE, Roberto Vieira de Almeida. *A igualdade de direitos entre trabalhador portuário avulso e trabalhador com vínculo permanente*, REVISTA DO TRIBUNAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO, N. 01, São Paulo, 2009, p. 123/131.

SÁ JÚNIOR, Claubert Brandão de. *A Convenção 137 da OIT e das demais normas sobre o trabalho portuário*. Revista LTr, São Paulo, a. 60, t. I, n. 1, jan. 1996, p. 44-47.